



**SISTEM EDI: PELAKSANAAN SISTEM *ELECTRONIC DATA INTERCHANGE*
[EDI] DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG SEBAGAI ALTERNATIF
DALAM PROSEDUR KEPABEANAN**

Tesis

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Magister Ilmu Hukum

Oleh :

Peni Susetyorini

NIM : B4A000284

UPT-PUSTAK-UNDIP

No. Daft.: 7061/ft/pust/c1

Tgl. : 2-4-'09

Pembimbing :

Prof.DR.Hj.Sri Redjeki Hartono,SH

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
KAJIAN HUKUM EKONOMI DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG**

2005

**SISTEM EDI : PELAKSANAAN SISTEM *ELECTRONIC DATA INTERCHANGE*
[EDI] DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG SEBAGAI ALTERNATIF
DALAM PROSEDUR KEPABEANAN**

Tesis

Telah Dipertahankan Di Depan Dewan Penguji
Pada Tanggal2005

Disusun Oleh :

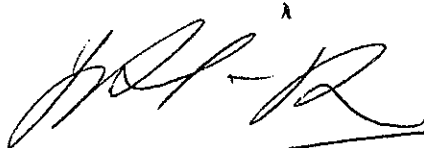
Peni Susetyorini

NIM : B4A000284

Tesis ini telah diterima sebagai persyaratan
Untuk memperoleh Gelar Magister Ilmu Hukum

Pembimbing

Mengetahui,
Ketua Program
Magister Ilmu Hukum



Prof. DR. Sri Redjeki Hartono, SH
NIP.130.386.053

Prof. DR. Barda Nawawi Arief, SH
NIP.130.350.519

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO :

Good teacher just explained,
Excelent teacher inspired.

PERSEMBAHAN :

Untuk ketiga anakku ,
Annisa Nur Asrini
Abdurrahman Nur Indra Prawira
Abdillah Toha Nur Sayoga

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobil' alamin, puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena berkat rahmat dan karunia-Nyalah tesis ini yang berjudul : “ **SISTEM EDI : PELAKSANAAN SISTEM *ELECTRONIC DATA INTERCHANGE* [EDI] DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG SEBAGAI ALTERNATIF DALAM PROSEDUR KEPABEANAN** “ dapat terselesaikan.

Penulisan tesis ini dimaksudkan sebagai salah satu persyaratan guna menyelesaikan studi pada Program Magister Ilmu Hukum Kajian Hukum Ekonomi dan Teknologi Universitas Diponegoro Semarang.

Penulis menyadari sepenuhnya, bahwa penulisan ini masih jauh dari sempurna, mengingat keterbatasan pengetahuan, waktu dan terbatasnya literature. Namun dengan tekad dan rasa ingin tahu dalam pengembangan ilmu, maka penulis dapat menyelesaikannya. Untuk itu penulis sangat berterima kasih bila ada kritikan, masukan dan saran yang konstruktif demi penyempurnaan tesis ini.

Penulis sangat menyadari bahwa tesis ini juga dapat terselesaikan hanya dengan bantuan yang sangat berarti dari berbagai pihak. Oleh sebab itu dengan segala ketulusan dan kerendahan hati, pada kesempatan yang baik ini perkenankanlah penulis menghaturkan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat :

1. Bapak Prof.DR.Barda Nawawi Arief,SH, selaku Ketua Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, melalui buah pikiran beliau yang telah membuka jalan pikiran penulis pada saat review proposal tesis
2. Ibu Prof.DR.Hj. Sri Redjeki Hartono,SH, selaku pembimbing utama penulis, yang dengan penuh kesabaran dan keikhlasan telah memberikan pengarahan, masukan

- dan nasehat selama proses penulisan tesis ini. Penulis merasakan kesan yang sangat mendalam dan berarti karena integritas beliau sebagai akademisi. Terima kasih Ibu.
3. Bapak Prof.DR.Ronny Hanitiyo Sumitro,SH [Alm] dan Bapak DR. Paulus Hadi Suprpto,SH, yang telah memberikan masukan mengenai penulisan metodologi dan daftar pustaka pada saat review proposal tesis.
 4. Ibu DR.Etty Susilowati Suhardo,SH, sebagai reviewer yang telah memberikan arahan serta masukan yang sangat penting dan berarti pada substansi tesis dan dengan kebaikan hati serta ketulusan beliau memberikan buku hasil karyanya yang sangat menunjang sebagai bahan penulisan tesis ini.
 5. Para Guru Besar dan Staf Pengajar Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro Semarang yang secara professional dan arif telah memberikan ilmu selama penulis mengikuti perkuliahan.
 6. Bapak Edi Sutanto,SH.Mhum, dari Kantor Inspeksi Bea dan Cukai Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, yang telah memberikan data kepada penulis selama penelitian di lapangan serta memberikan bahan-bahan yang sangat menunjang dalam penulisan tesis ini.
 7. Pimpinan dan Karyawan PT EDI Indonesia Kantor Cabang Semarang yang telah memberikan data serta informasi kepada penulis selama penelitian di lapangan.
 8. Pimpinan dan karyawan PT Pelabuhan Indonesia [PELINDO] di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang telah memberikan data, informasi dan keterangan kepada penulis selama penelitian.
 9. Perusahaan Eksportir dan Importir yang telah memberikan informasi kepada penulis selama penelitian di lapangan.

10. Rekan-rekan angkatan tahun 2000 yang menjadi mitra diskusi dalam perkuliahan di Program Magister Ilmu Hukum khususnya Kajian Hukum Ekonomi dan Teknologi Universitas Diponegoro Semarang.
11. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang telah banyak membantu penulis dalam melakukan penelitian sejak awal sampai penulisan tesis ini selesai.

Lebih dari itu penulis juga mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada seluruh keluarga besar dan kakak-kakak penulis, terutama Mbak Aan dan Mas Agung yang telah memberikan dukungan, dorongan dan doa sepenuh hati agar penulis segera menyelesaikan pendidikan. Khusus kepada orang tua penulis, Bapak Bambang Soetedjo dan Ibu Soerini penulis haturkan terima kasih dan hormat yang mendalam atas doa dan cinta kasih beliau yang telah memberikan dorongan, semangat dan motivasi untuk segera menyelesaikan pendidikan. Serta nasehat dan bimbingan beliau dalam kehidupan berkeluarga, karier dan jenjang pendidikan hingga yang sedang penulis jalani ini.

Demikian pula terima kasih yang tak terhingga untuk suamiku Mas Sri Nur Hari Susanto,SH yang telah berkorban dan dengan tulus ikhlas merelakan penulis menempuh pendidikan. Serta anak-anakku yang tersayang, Mbak Nisa, Mas Indra dan Dik Yoga yang telah merelakan Ibu mengurangi sedikit waktu untuk menyelesaikan pendidikan. Terima kasih dan maafkan Ibu. Kalianlah semangat hidup Ibu.

Akhir kata, semoga amal dan kebaikan semua pihak yang telah membantu penulis mendapat balasan dari Allah SWT. Dan semoga tesis ini bermanfaat bagi kita semua. Amin.

Semarang, Maret 2005

Penulis,

Peni Susetyorini

ABSTRACT

EDI system : The enforcement of *Electronic Data Interchange* [EDI] system in Tanjung Emas Semarang Harbor's as alternative customs procedures. Peni Susetyorini. 224 pages. Thesis. Semarang : Law Master's Degree Program Recitation of Economic and Technology Post Graduate Program Diponegoro University.

In improving to increase international trade, the government by the rule No. 10/1995 about Customs, has advice to the party of export-import to enforce EDI system as effort to perfect Bill of Lading [B/L] system. Tanjung Emas Semarang Harbor's by Direktorat General of Customs and Excise has EDI system . But it is not runs well because there are several problems, both technical and non-technical.

According to the research, it is cause by less participation of the EDI system members's, it is not balance between trading volume and cost for EDI system and they are satisfy enough with the system before.

From the legal aspects, there are several legal problems about using of Customs EDI system. The ones is EDI document as a proof in the court. Both private dispute and public dispute.

Indonesian customs law has not regulated all legal problems about using of customs EDI system. Indonesian customs law has just regulated EDI Problems in practice or technical procedures, but the legal aspects especially in EDI document as a proof in the court have not regulated yet.

Its can be conclude that EDI system enforcement cannot runs well because less socialitation , less antusiasms from the party of EDI system and less regulatory of customs EDI system. So, it is important to the government to think about it.

ABSTRAK

Sistem EDI : Pelaksanaan Sistem *Electronic Data Interchange [EDI]* Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Sebagai Alternatif Dalam Prosedur Kepabeanan. Peni Susetyorini. 224 halaman. Tesis. Semarang : Program Magister Ilmu Hukum Kajian Hukum Ekonomi dan Teknologi Program Pascasarjana Universitas Diponegoro.

Dalam rangka meningkatkan kelancaran dalam perdagangan internasional, maka pemerintah melalui undang-undang No.10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan mewajibkan pihak-pihak yang berkaitan dengan ekspor-impor melaksanakan sistem *Electronic Data Interchange [EDI]* sebagai usaha untuk menyempurkan sistem B/L yang selama ini berlaku. Sebagai salah satu pihak yang berkepentingan dalam prosedur ekspor-impor, Pelabuhan Tanjung Emas Semarang melalui Kantor Bea dan Cukai juga telah melaksanakan sistem EDI. Namun dalam pelaksanaannya kurang dapat berjalan dengan baik karena terdapat berbagai hambatan, baik yang bersifat teknis maupun non teknis.

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor penyebabnya antara lain kurangnya partisipasi para pihak yang berkaitan dengan sistem EDI ini dikarenakan oleh tidak sebandingnya volume perdagangan mereka dengan biaya yang harus dikeluarkan untuk berlangganan sistem EDI, juga dirasakan sudah merasa cukup puas pada sistem yang selama ini berlaku.

Dari segi hukum, terdapat berbagai masalah hukum yang timbul sehubungan dengan pelaksanaan sistem EDI. Salah satu masalah hukum tersebut adalah berkaitan dengan penggunaan dokumen EDI sebagai alat pembuktian di pengadilan bila terjadi sengketa, baik sengketa pidana maupun sengketa perdata. Hukum Kepabeanan Indonesia belum mengatur seluruh masalah hukum tentang penggunaan system EDI kepabeanan. Hukum kepabeasnan Indoesia hanya mengatur masalah-masalah EDI secara praktek atau prosedur teknik, sedangkan aspek hukum khususnya mengenai dokumen EDI sebagai pembuktian di pengadilan belum diatur.. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas kurang dapat berjalan dengan baik karena kurangnya sosialisasi dan antusiasnya masyarakat usaha dan para pihak yang berkaitan dengan pelaksanaan sistem EDI serta minimnya peraturan perundangan yang mengatur sistem EDI. Sehingga hal ini perlu dipikirkan oleh pemerintah.

DAFTAR SINGKATAN

AFTA	: ASEAN Free Trade Area
APEC	: Asia Pacific Economy Cooperation
BAPEKSTA	: Badan Pelayanan Kemudahan Ekspor dan Pengolahan Data Keuangan
B/L	: Bill of Lading
CARDIS	: Cargo Data Interchange System
CCC	: Customs Cooperation Council
CUSCAR	: Customs Cargo Report Message
CUSDEC	: Customs Declaration Message
CUSREP	: Customs Conveyance Report Message
CFRS	: Customs Fast Release System
CREADV	: Customs Credit Advice Message
DIKC	: Direktorat Informasi Kepabeanan dan Cukai
DJBC	: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai
EDI	: Electronic Data Interchange
EDI VAN	: EDI Value Added Network
EMKL	: Ekspedisi Muatan Kapal Laut
EMKU	: Ekspedisi Muatan Kapal Udara
GATT	: General Egreement on Tarif and Trade
GBHN	: Garis-Garis Besar Haluan Negara
GEIS	: General Electronic Information Services
GUIDEC	: General Usagefor International Digitally aaaansured Commerce
ICC	: International Chamber of Commerce

I-Plus	: Intercept - Plus
IT	: Information Technology
ITO	: International Trade Organization
KIBC	: Kantor Inspeksi Bea dan Cukai
KITE	: Kemudahan Impor Tujuan Ekspor
KMK	: Keputusan Menteri Keuangan
KUHPer	: Kitam Undang-Undang Hukum Perdata
KUHP	: Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
KUHAP	: Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana
KUHD	: Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
L/C	: Letter of Credit
MoU	: Memory of Understanding
NI	: Nota Informasi
NHI	: Nota Hasil Intelijen
PBB	: Perserikatan Bangsa-Bangsa
PC	: Personal Computer
PEB	: Pemberitahuan Ekspor Barang
PELINDO	: Pelabuhan Indonesia
PIB	: Pemberitahuan Impor Barang
PPJK	: Perusahaan Pengusaha Jasa Kepabeanan
PPNS	: Penyidik Pegawai Negeri Sipil
RKSP	: Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut
SE	: Surat Edaran

SEADOCS : Seaborne Trade Documentation System

SKDP : Sambungan Komunikasi Data Paket

SPPB : Surat Persetujuan Pengeluaran Barang

SSBC : Surat Setoran Bea Masuk

SSP : Surat Setoran Pajak

UNCITRAL : United Nations Commission on International Trade Law

UNCTAD : United Nations Conference on Trade and Development

UN-EDIFACT: United Nations EDI for Administration, Commerce and Transport

WCO : World Customs Organization

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR SINGKATAN.....	ix
DAFTAR ISI	xii
 BAB I PENDAHULUAN.....	 1
A. Latar Belakang.....	1
B. Perumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian.....	10
D. Kerangka Pemikiran.....	11
E. Kontribusi Penelitian.....	16
F. Metode Penelitian.....	16
1. Metode Pendekatan.....	16
2. Spesifikasi Penelitian.....	18
3. Metode Pengumpulan Data.....	18
4. Informan Penelitian.....	22

5. Lokasi Penelitian.....	23
6. Metode Penyampaian Data dan Analisa Data.....	23
7. Teknik Pengecekan Validitas Data.....	25
G. Sistematika Penulisan	26
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A.Tinjauan Umum Tentang Sistem EDI Dalam Transaksi Perdagangan Luar Negeri	28
A.1. Transaksi Perdagangan Luar Negeri.....	28
A.1.1. Terjadinya Perdagangan Luar Negeri ...	28
A.1.2. Perjanjian Dasar Dalam Transaksi Ekspor-Import.....	31
A.1.2.1. Pengertian Ekspor-Import	31
A.1.2.2. Perjanjian Dasar Ekspor-Import	33
A.1.3. Sistem Perdagangan Elektronik Global	40
A.1.3.1. Integrasi Ekonomi Internasional Melalui Free Trade	40
A.1.3.2. Sistem Perdagangan Elektronik Global	47
A.2. Sistem EDI Kepabeanan	49
A.2.1. Pengertian Sistem EDI Kepabeanan	49
A.2.2. Peran WCO Dalam Sejarah Timbulnya Sistem EDI	52
A.2.3. Penggunaan Sistem EDI di Indonesia	58

B. Arti Pentingnya Sistem EDI Bagi Pelaksanaan Prosedur Kepabeanaan.....	62
B.1. Dokumen Transaksi Perdagangan Luar Negeri dan EDI.....	62
B.1.1. Dokumen Yang Harus Dipenuhi Dalam Transaksi Perdagangan Luar Negeri	62
B.1.2. Konosemen (Bills of Ladings)	66
B.1.3. Dokumen Standar Yang Dipergunakan Dalam Sistem EDI	69
B.2. Ciri-Ciri Dan Manfaat Serta Fungsi Penggunaan Sistem EDI Dalam Pelaksanaan Prosedur Kepabeanaan	73
B.2.1. Ciri-Ciri Sistem EDI	73
B.2.2. Manfaat Penggunaan Sistem EDI	77
B.2.3. Fungsi Sistem EDI Dalam Pelaksanaan Prosedur Kepabeanaan	79
C. Pengaturan Sistem EDI Kepabeaan Dan Jenis Alat Bukti Dalam Hukum Indonesia.....	82
C.1. Ketentuan Hukum Kepabeanaan Yang Berhubungan Dengan Transaksi Perdagangan Luar Negeri	82
C.1.1. Sumber Hukum Kepabeanaan Internasional	82
C.1.2. Tujuan Hukum Dalam Transaksi Perdagangan Luar Negeri	91
C.2. Ketentuan Sistem EDI Dalam Hukum Kepabeanaan Indonesia	96
C.2.1. Inventarisasi Hukum Kepabeanaan Indonesia Yang Mengatur Sistem EDI	96
C.2.2. Pengaturan Sistem EDI dalam Hukum Kepabeanaan Indonesia	100

BAB III HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

I. HASIL PENELITIAN

A. Pelaksanaan Sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Dan Hambatan-Hambatan Yang Muncul.....	104
--	-----

A.1. Pelaksanaan Sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Kurang Dapat berjalan Dengan Baik	104
---	-----

A.1.1. Pihak-Pihak Yang Terlibat Dalam Pelaksanaan Sistem EDI	107
---	-----

A.1.2. Prosedur Penggunaan Sistem EDI Kepabeanaan	107
---	-----

A.1.2.1. Persyaratan Penggunaan Sistem EDI Pelayanan Impor	107
--	-----

A.1.2.2. Persyaratan Penggunaan Sistem EDI Pelayanan Ekspor.....	109
--	-----

A.1.3. Aliran Dokumen PIB Dengan Penggunaan Sistem EDI	112
--	-----

A.2. Hambatan Yang Timbul Dalam Pelaksanaan Sistem EDI di Pelabuhan

Tanjung Emas Semarang	115
-----------------------------	-----

A.2.1. Persoalan Yang Timbul Dalam Pelaksanaan Sistem EDI	115
---	-----

A.2.1.1. Persoalan Teknis	115
---------------------------------	-----

A.2.1.2. Persoalan Non Teknis	117
-------------------------------------	-----

A.2.2. Penyelesaian Persoalan Dalam Pelaksanaan Sistem EDI	118
--	-----

A.2.2.1. Penyelesaian Persoalan Secara Administrasi.....	118
--	-----

A.2.2.2. Penyelesaian Persoalan Melalui Pengadilan.....	118
---	-----

A.3. Penyederhanaan Sistem Kepabeanaan Melalui EDI.....	119
---	-----

A.3.1. Motivasi Penyederhanaan Kepabeanaan Melalui EDI.....	119
---	-----

A.3.2. Pemanfaatan Sistem EDI Dalam Bidang Kepabeanan.....	121
A.3.3. Penerapan Sistem EDI Kepabeanan Pada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.....	123
A.3.4. Pemanfaatan Sistem EDI Dalam Penyederhanaan Administrasi Kepabeanan.....	125
A.3.5. Pengembangan Dan Pengawasan Sistem EDI	127
B. Permasalahan Dalam Pelaksanaan Sistem EDI	133
B.1. Masalah Hukum Yang Timbul Dalam Pelaksanaan Sistem EDI	133
B.1.1. Keharusan Dalam Bentuk Tertulis	134
B.1.2. Nilai Bukti Dari EDI.....	135
B.1.3. Beban Pembuktian (Burden of Proof)	135
B.1.4. Dokumen Harus Asli/Original	136
B.1.5. Tanda Tangan dan Keotentikan	136
B.1.6. Pelaksanaan Dari Kontrak.....	137
B.1.7. Electronic Bill of Lading (B/L Electronic).....	138
B.1.8. Sistem Yang Dikembangkan Oleh International Maritime Council	140
B.2. Masalah Non Hukum Yang Timbul Dalam Pelaksanaan Sistem EDI.....	142
C. EDI Sebagai Alat Untuk Pembuktian Bila Terjadi Sengketa di Pengadilan.....	143
C.1. EDI Sebagai Alat Bukti Dalam Hukum Indonesia.....	143
C.1.1. Penggunaan EDI Sebagai Alat Bukti.....	145
C.1.2. Kekuatan Pembuktian EDI Sebagai Alat Bukti	146
C.2. EDI Sebagai Alat Bukti Elektronik Dalam Aturan Internasional.....	148
C.2.1. Pengaturan Menurut WCO.....	148

C.2.2. Pengaturan Menurut ICC	149
C.2.3. Pengaturan Menurut UNCITRAL	149
C.3. Kemungkinan Timbulnya Sengketa Dalam Penggunaan Sistem EDI.....	152
C.3.1. Hubungan Hukum Para Pihak	152
C.3.1.1. Hubungan Privat	152
C.3.1.2. Hubungan Publik	155
C.3.1.2.1. Hukum Pajak	155
C.3.1.2.2. Hukum Administrasi Negara	155
C.3.1.2.3. Hukum Pidana	157
C.3.2. Timbulnya Sengketa	159
C.3.2.1. Sengketa Dalam Hukum Privat	159
C.3.2.2. Sengketa Dalam Hukum Publik	160
II. ANALISIS	
A. Pelaksanaan Sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Dan Hambatan	163
Yang Muncul	163
A.1. Pelaksanaan Sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Kurang Dapat Berjalan Dengan Baik	163
A.2. Hambatan Yang Timbul Dalam Pelaksanaan Sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang	169
A.2.1. Persoalan Yang Timbul Dalam Pelaksanaan Sistem EDI.....	170
A.2.2.1. Penyelesaian Persoalan Secara Administrasi	171
A.2.2.2. Penyelesaian Persoalan Melalui Pengadilan.....	172

212
163
49

A.3. Penyederhanaan Sistem Kepabeanan Melalui EDI	173
A.3.1. Motivasi Penyederhanaan Kepabeanan Melalui EDI	173
A.3.2. Pemanfaatan <u>Sistem</u> EDI Daaalam Bidang Kepabeanan	176
A.3.3. Pengembangan dan Pengawasan Sistem EDI	177
B. Permasalahan Hukum Dalam Pelaksanaan Sistem EDI	179
B.1. Solusi Terhadap Masalah Hukum Yang Timbul Dalam Pelaksanaan Sistem EDI	179
B.1.1. Keharusan Dalam Bentuk Tertulis	180
B.1.2. Nilai Bukti Dari EDI	181
B.1.3. Beban Pembuktian (Burden of Proof)	182
B.1.4. Dokumen Harus Asli/Original	183
B.1.5. Tanda Tangan dan Keotentikan	183
B.1.6. Pelaksanaan Dari Kontrak	184
B.1.7. Electronic Bill of Lading (B/L Elektronik)	185
B.1.8. Sistem Yang Dikembangkan Oleh International Maritime Council	186
B.2. Evaluasi Terhadap Sistem EDI Kaitannya Dengan Aturan Perdagangan Luar Negeri	187
B.2.1. Dasar Hukum Pelaksanaan Sistem EDI Kepabeanan Indonesia	187
B.2.2. Dokumen EDI Yang Diperlukan Menurut Peraturan Perdagangan Luar Negeri	192
C. EDI Sebagai Alat Untuk Pembuktian Bila Terjadi Sengketa di Pengadilan	194
C.1. EDI Sebagai Alat Bukti Daaalam Hukum Indonesia	194

C.1.1. Penggunaan EDI Sebagai Alat Bukti	196
C.1.2. Kekuatan Pembuktian EDI Sebagai Alat Bukti	197
C.2. Kemungkinan Timbulnya Sengketa dalam Penggunaan Sistem EDI	199
C.2.1. Hubungan Hukum Para Pihak	199
C.2.1.1. Hubungan Privat	200
C.2.1.2. Hubungan Publik	201
C.2.1.2.1. Hukum Pajak	201
C.2.1.2.2. Hukum Administrasi Negara	203
C.2.1.2.3. Hukum Pidana	204
C.2.2. Timbulnya Sengketa	207
C.2.2.1. Sengketa Dalam Hukum Privat	207
C.2.2.2. Sengketa Dalam Hukum Publik	208
 BAB IV PENUTUP	
A. Kesimpulan	212
B. Saran	215
 DAFTAR PUSTAKA	216

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelabuhan merupakan pintu gerbang kegiatan ekspor-impor yang vital dimana kegiatan ekspor-impor tersebut berlangsung. Pelayanan jasa kepabeanan yang berada di pelabuhan memegang peranan yang penting guna menjamin kelancaran arus barang. Merupakan sesuatu hal yang wajar apabila segala usaha dilakukan dalam rangka untuk memperlancar arus barang di pelabuhan. Salah satu diantaranya adalah dengan penerapan sistem *Electronic Data Interchange* (EDI) sebagai suatu sistem yang diharapkan akan dapat memperlancar arus barang baik impor maupun ekspor di pelabuhan. Sistem EDI ini diharapkan dapat menyempurnakan sistem yang selama ini berlaku.

Dalam kontrak jual beli internasional, pembeli dan penjual berada di negara yang berbeda, sehingga barang-barang harus dialihkan secara internasional. Oleh karena itu pengangkut internasional biasanya terlibat dalam transaksi semacam ini. Hubungan hukum dengan pengangkut ini dapat dilakukan dengan baik oleh pembeli maupun penjual. Dalam transaksi semacam ini akan diterbitkan *Bill of Lading* (B/L) atau *cognosement* yang membuktikan bahwa barang sudah dikirimkan oleh penjual kepada pembeli. Terlepas dari praktek penggunaan B/L yang telah berabad-abad lamanya, ternyata B/L memiliki kekurangan-kekurangan. Salah satu kekurangan penggunaan B/L adalah dapat disalah gunakan oleh pihak lain dan proses transfernya lambat

sehingga adakalanya barang datang lebih dahulu daripada *B/L*. Oleh karena itu pemakaian *B/L* dirasakan kurang efisien untuk memperlancar kegiatan ekspor-impor, khususnya dalam mengantisipasi era perdagangan bebas *ASEAN Free Trade Area (AFTA)* yang akan dimulai pada tahun 2003. Sehubungan dengan hal ini, maka dicari usaha-usaha yang mempermudah kegiatan ekspor, yaitu dengan menerapkan sistem *electronic bill of lading (EDI)* dimana sistem ini telah diterapkan di negara-negara maju seperti Amerika Serikat, Inggris, Jepang dan Singapura.¹

Dengan sistem EDI, importir bisa mengecek atau memerintahkan transfer atau pemindahan barang-barang impornya lewat sambungan komputer di kantornya. Hal ini berarti tanpa adanya kontak langsung dengan aparat Bea dan Cukai di lapangan.

Dalam pelaksanaan EDI ini juga dilatar belakangi oleh kebijakan *APEC* di Kuala Lumpur dan keputusan *AFTA* yaitu dalam rangka memasuki pasar bebas pada tahun 2003 nanti, untuk pengurusan kepabeanan harus memanfaatkan program EDI.²

Sistem EDI ini sudah diterapkan di Indonesia dengan proyek percontohan yang dimulai di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang kemudian akan diikuti oleh pelabuhan-pelabuhan lain di Indonesia, termasuk pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Sebagai suatu sistem yang baru, tentu terdapat hambatan-hambatan dalam pelaksanaannya. Kesiapan sumber daya manusia di pelabuhan sebagai pelaksana dan masyarakat pengguna sistem EDI merupakan hal-hal yang dapat dimasukkan dalam

¹ Koesrianti, SH, LL.M, *Evaluasi Pelaksanaan Sistem EDI*, Yuridika, Vol.15, No.4, 2000, hal.285.

² Surabaya Post, 10 Desember 1998.

kategori hambatan tersebut. Disamping itu produk perundang-undangan yang mendukung pelaksanaan EDI juga perlu untuk dievaluasi keberadaannya.

Sistem yang masih dipakai, *Bill of Lading (B/L)* adalah merupakan tanda bukti pengangkutan yang tertulis. Sedangkan sistem EDI sebagai sistem yang baru, merupakan suatu *paperless system*, yaitu suatu sistem yang tidak mempergunakan kertas sebagai sarana melainkan menggunakan alat elektronik (komputer). Dari hal tersebut diatas, maka tentunya terdapat faktor-faktor yang menjadi kendala dalam pelaksanaan EDI di Kantor Bea dan Cukai Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Definisi *Electronic Data Interchange (EDI)* yang diberikan oleh *United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL)* adalah sebagai berikut :

*Electronic Data Interchange (EDI) means the electronic transfer from computer to computer of information using an agreed standart to structure the information.*³

Sehingga dapat dikatakan bahwa definisi EDI adalah pertukaran informasi/dokumen bisnis antar aplikasi komputer antar organisasi/perusahaan secara elektronik dengan mengikuti standart yang disepakati bersama para mitra bisnis.⁴

Dalam setiap proses kegiatan perdagangan internasional Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) memegang peranan yang sangat menentukan , karena dalam proses tersebut setidaknya DJBC terlibat dalam dua titik utama, yaitu pada saat barang impor akan dimasukkan ke dalam daerah pabean dan pada saat barang ekspor akan diangkut keluar daerah pabean. Kelancaran pelayanan pada kedua titik tersebut akan berdampak sangat besar pada peningkatan ekspor di satu sisi dan kelancaran produksi industri dalam negeri pada sisi lain. Dari segi penerimaan keuangan negara,

³ UNCITRAL *Model Law on Electronic Commerce (1996)*, Extract from the US Framework for Global Electronic Commerce, 1997.

⁴ Koesrianti, op. cit, hal 287.

kelancaran pelayanan memungkinkan penerimaan dalam bentuk bea masuk dan pajak dalam rangka impor dapat dilakukan dengan lebih cepat. Yang perlu diperhatikan adalah jangan sampai kelancaran yang diberikan menimbulkan kerawanan-kerawanan yang tidak dapat diantisipasi sehingga dapat berakibat kerugian pada penerimaan keuangan negara.

Menyadari pentingnya peran tersebut, berbagai langkah telah diambil oleh DJBC yang salah satu diantaranya adalah penyederhanaan sistem dan prosedur penyelesaian kewajiban pabean yang memungkinkan penanganan tugas pelayanan administrasi kepabeanan dapat dilakukan secara lebih cepat dan akurat serta dapat menghindari biaya tinggi.

Sejak lama disadari bahwa dalam rangka pemberian pelayanan yang lebih baik, sistem administrasi kepabeanan yang selama ini dijalankan sudah harus ditinggalkan. Adanya tuntutan masyarakat usaha atas pelayanan yang lebih cepat, akurat dan transparan harus dapat dijawab dengan suatu sistem dan prosedur yang dapat memotong jalur-jalur birokrasi yang panjang, memberikan kemudahan yang lebih besar, mengurangi dokumentasi (*paper work*), mengurangi intervensi fisik pejabat dalam proses penyelesaian kewajiban pabean dan dapat menghilangkan praktek-praktek yang menimbulkan biaya tinggi. Hal ini hanya dapat dicapai dengan menggunakan sistem dan prosedur yang didasarkan pada penggunaan *Electronic Data Interchange (EDI)*.

Adanya tuntutan pasar global dimana diperlukan adanya kecepatan, ketepatan, aman dan murah, administrasi kepabeanan yang dilakukan secara manual dan “berdasarkan kertas”, sudah tidak memungkinkan lagi. Disamping pengerjaannya

yang memerlukan waktu, tenaga dan ruang, juga memakan biaya yang sangat besar. Berdasarkan hasil penelitian yang pernah dilakukan oleh *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)* bekerjasama dengan Departemen Perdagangan dan Industri, dokumentasi (“berdasarkan kertas”) memberikan kontribusi sebesar 10% dari keseluruhan nilai ekspor dan impor Indonesia. Suatu jumlah yang sangat signifikan yang seharusnya dapat dihindarkan. Hal ini dapat dilakukan hanya apabila administrasi kepabeanan dilakukan dengan sistem EDI.⁵

Penggunaan sistem EDI dalam bidang administrasi kepabeanan telah dilaksanakan secara luas. Sistem ini dibicarakan secara mendalam baik oleh badan internasional dibawah PBB yaitu *UNCTAD*, maupun badan yang mewakili dunia usaha internasional yaitu *International Chamber of Commerce (ICC)*, dan direkomendasikan untuk diterapkan oleh institusi kepabeanan.

Dalam suatu rekomendasi *UNCTAD* yang dituangkan dalam “*Recommendations And Guidelines For Trade Efficiency*”, satu diantara empat belas rekomendasi yang khusus ditujukan kepada “*Customs*” dalam rangka melaksanakan fungsinya sebagai fasilitator perdagangan, adalah keharusan pemanfaatan *Information Technology (IT)*. Salah satu bentuknya adalah penerapan sistem EDI yang memungkinkan penyelesaian kewajiban kepabeanan secara lebih efisien.

International Chamber of Commerce (ICC) sebagai wakil masyarakat usaha internasional pernah mengajukan usul dalam bentuk paper yang berjudul “*International Custom Model*”. Usul atau paper tersebut pada hakekatnya merupakan visi dari masyarakat usaha mengenai praktek dan kebijakan di bidang kepabeanan

⁵ Drs. Djoko Wiyono, MA, Penyederhanaan Sistem Kepabeanan Melalui EDI, Makalah 2001, hal 2.

yang sepatutnya dianut oleh Administrasi Pabean secara internasional dalam rangka menunjang perdagangan. Salah satu persyaratan yang dikemukakan adalah penggunaan "*Automation*". Disebutkan bahwa "*Automation*" merupakan faktor menentukan untuk dapat menjadi *Customs* yang modern dan efisien. *Customs* harus memiliki sistem elektronik (EDI) yang memungkinkan pengusaha menyampaikan pemberitahuan ekspor/impor melalui media elektronik dan memungkinkan melakukan pembayaran melalui *electronic fund transfer*. Sistem EDI tersebut harus dihubungkan dengan instansi terkait serta dapat digunakan dalam rangka pengumpulan data untuk tujuan analisa yang diperlukan dalam *risk assesment* dan *compliance measurement*.⁶

Disamping itu pada organisasi-organisasi perdagangan dan ekonomi, baik regional maupun multilateral, misalnya ASEAN dan APEC, pemanfaatan sistem EDI dalam bidang kepabeanan juga sudah merupakan kesepakatan. Sedang *World Customs Organization* (WCO) sendiri dalam *Kyoto Convention* yang merupakan Konvensi Tentang Harmonisasi dan Penyederhanaan Sistem dan Prosedur Kepabeanan, secara khusus mengatur tentang perlunya pemanfaatan sistem EDI oleh Administrasi Pabean.⁷

Saat ini sebagian besar dari anggota WCO telah menggunakan sistem EDI dalam proses penyelesaian kewajiban kepabeanan dan dalam administrasi kepabeanannya. Sebagian diantaranya telah dapat mencakup keseluruhan bidang kerja utama yang

⁶ Drs. Djoko Wiyono, MA, op.cit. hal 3.

⁷ Ibid, hal 5.

direkomendasikan oleh WCO, sebagian lagi masih terbatas pada bidang kerja tertentu dan tahapan proses kegiatan tertentu.

Dalam rangka peningkatan pelayanan serta penerapan sistem dan prosedur kepabeanan yang cepat, akurat dan aman, sejak sekitar tahun 1985 telah dimulai dipikirkan untuk menciptakan suatu sistem dan prosedur kepabeanan yang didasarkan pada pemanfaatan sistem komputerisasi. Setelah melalui study yang cukup lama, pada tahun 1988 dilakukan uji coba sistem kepabeanan yang disebut "*Customs Fast Release System*" (*CFRS*). Dalam sistem ini beberapa tahapan proses penyelesaian kewajiban pabean telah dapat dilakukan dengan menggunakan komputer. Sistem ini diberlakukan secara nasional pada tahun 1990.

Prinsip dasar sistem EDI di Indonesia dimulai pada tahun 1995, yaitu dengan diaturnya cara penyampaian pemberitahuan kepabeanan secara elektronik dalam Undang-Undang No. 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan. Sistem *CFRS* merupakan cikal bakal dari sistem EDI kepabeanan yang diterapkan saat ini yang mulai diberlakukan pada tanggal 1 April 1997. Sejak 1 April 1998 penggunaan sistem EDI bagi importir pada beberapa Kantor Pelayanan Utama sudah merupakan keharusan (mandatory), dan untuk ekspor dimulai pada 1 Mei 2004. Pihak terkait yang terlibat dalam penggunaan sistem EDI kepabeanan selain Direktorat Jenderal Bea dan Cukai adalah Bank dan Importir.

Secara umum, bidang aplikasi yang sudah dapat ditangani dalam sistem EDI kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang berlaku saat ini baru meliputi penyelesaian kewajiban pabean dalam bidang impor. Dalam sistem ini proses penyelesaian kewajiban pabean umumnya dilakukan secara elektronik.

Sistem dan prosedur kepabeanan yang diberlakukan saat ini didasarkan pada Undang-Undang No. 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan. Secara umum prinsip-prinsip dasar sistem dan prosedur tersebut antara lain :

1. pemberian kemudahan dan kepercayaan yang lebih besar kepada masyarakat usaha;
2. pengurangan intervensi fisik pejabat bea dan cukai dalam proses penyelesaian kewajiban pabean;
3. pemisahan proses *clearance* dengan administrasi penerimaan keuangan negara;
4. penggunaan media elektronik dalam proses penyelesaian kewajiban kepabeanan;
5. pelaksanaan pengawasan dan pengamanan sistem melalui *Post Clearance Audit*; dan
6. mengurangi kontak antara importir dengan pejabat.

Untuk dapat menerapkan prinsip-prinsip dasar tersebut, salah satu langkah penting yang harus diambil adalah penyederhanaan sistem dan prosedur serta administrasi kepabeanan dan pilihan yang terbaik adalah penggunaan sistem EDI. Dengan menerapkan sistem EDI, penyelesaian proses kewajiban pabean dilakukan secara elektronik, yang antara lain meliputi :⁸

1. pemberitahuan impor oleh importir kepada Bea dan Cukai disampaikan melalui sistem EDI yang dapat dilakukan langsung dari kantornya. Dengan demikian mereka tidak perlu datang ke Kantor Bea dan Cukai;

⁸ Ibid, hal 6.

2. penelitian dokumen, antara lain meliputi penelitian kelengkapan pengisian pemberitahuan, identitas importir, tarif pos barang impor, kewajiban-kewajiban yang belum dipenuhi oleh importir dan lain-lain;
3. penetapan apakah barang impor yang diberitahukan harus diperiksa fisik atau tidak;
4. pemberian respon kepada importir berkaitan dengan pemberitahuan yang diajukan;
5. penelitian *credit advice* atas pembayaran yang dilakukan oleh importir melalui Electronic Funds Transfer; dan
6. pemberian persetujuan untuk mengeluarkan barang impor (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang / SPPB) disampaikan kepada importir secara elektronik melalui sistem EDI. Apabila segala persyaratan impor berdasarkan penelitian komputer sudah terpenuhi, maka Surat Persetujuan Pengeluaran Barang Impor secara otomatis akan tercetak pada komputer importir.

Dengan sistem ini, proses dan waktu penyelesaian dapat dipersingkat. Sebelumnya proses tersebut diatas dilakukan secara manual, yang jelas memakan waktu dan tenaga yang lebih besar dan tingkat akurasi yang lebih rendah.

Dengan menerapkan sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, disamping penyederhanaan sistem dan prosedur serta administrasi, juga diharapkan dapat meningkatkan pelayanan kepabeanan kepada masyarakat usaha dalam bentuk pelayanan yang cepat, aman, murah dan transparan.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan yang telah dikemukakan diatas, maka permasalahan yang timbul adalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah pelaksanaan sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang serta hambatan-hambatan apa saja yang timbul dalam pelaksanaannya ?.
2. Masalah hukum apakah yang timbul dalam pelaksanaan sistem EDI dan bagaimana solusinya ?.
3. Dapatkah dokumen EDI dipakai sebagai alat bukti bila terjadi sengketa di pengadilan ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk dapat mengevaluasi dan menganalisa pelaksanaan sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang serta hambatan yang timbul dalam pelaksanaannya, baik hambatan teknis maupun non-teknis.
2. Untuk dapat menganalisa masalah yuridis maupun non-yuridis yang timbul dalam pelaksanaan EDI serta mampu memberikan pemecahannya.
3. Untuk dapat menganalisa kemungkinan dokumen EDI dipakai sebagai alat bukti di pengadilan bila terjadi sengketa.

D.Kerangka Pemikiran

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai adalah merupakan institusi pemerintah yang menjalankan tugas dan fungsi di bidang kepabeanan dalam rangka pengawasan lalu lintas barang masuk dan keluar daerah pabean Republik Indonesia serta pemungutan bea masuk atas barang impor berdasarkan undang-undang (UU No. 10/1995) dan cukai, yaitu pemungutan negara terhadap barang-barang tertentu yang sifat dan karakteristiknya ditetapkan undang-undang (UU No. 11/1995). Visi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai adalah sejajar dengan institusi kepabeanan dan cukai dunia di bidang kinerja dan citra. Misinya adalah pelayanan yang terbaik kepada industri, perdagangan dan masyarakat dan strateginya adalah profesionalisme, efisiensi dan pelayanan.

Dilatar belakangi oleh adanya harapan masyarakat usaha agar tercipta pelayanan terpadu yang efektif, mudah, cepat dan terjangkau serta adanya kelancaran arus barang dan kemudahan atau fasilitas bagi pelaku usaha agar dapat lebih kompetitif dibanding negara lain, maka Direktorat Jenderal Bea dan Cukai memiliki inisiatif yang berupa ⁹

1. Penyederhanaan proses-proses pelayanan dan pemberian fasilitasi.
2. Penerapan sistem pelayanan dokumen kepabeanan berbasis aplikasi komputer, dimulai dengan bidang impor (Aplikasi CFRS/*Custom Fast Release System*).
3. Mulai merintis sistem pelayanan terpadu melalui implementasi sistem pertukaran dokumen secara elektronik (EDI), dimulai untuk pelayanan dokumen impor (PIB-EDI).

⁹ Merintis Sistem Pelayanan Impor-Ekspor Berbasis Teknologi Informasi, DJBC-Depkeu RI.

4. Penerapan sistem pelayanan terpadu untuk Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) dan *Manifes*.

5. Penerapan sistem pelayanan terpadu untuk Pemberitahuan Ekspor Barang / PEB.

Pengertian *Electronic Data Interchange* adalah alur informasi bisnis antar aplikasi, antar perusahaan secara elektronik dengan menggunakan standar yang disepakati bersama.¹⁰

Untuk dapat mempergunakan sistem EDI untuk kepentingan kepabeanan ini, maka para pengguna dapat memakai layanan jaringan EDI dari PT EDI Indonesia yaitu yang disebut *BiznisNet*. *BiznisNet* ini dapat diakses melalui telepon, Sambungan Komunikasi Data Paket (SKDP) bagi kota-kota di Indonesia yang telah memiliki fasilitas akses SKDP dan leased line. Bekerjasama dengan *GEIS (General Electronic Information Services)*, *BiznisNet* dapat pula diakses secara global melalui jaringan *EDI*Express*.

Setiap pengguna *BiznisNet* akan diberi mailbox yang memiliki identifikasi khusus yang disebut dengan *EDI Number* dan *password* yang berfungsi sebagai identitas/alamat pengguna/pelanggan jaringan serta menjamin keamanan transaksi dokumen. Disamping *EDI Number*, pelanggan juga akan diberi *Licence Code* sebagai salah satu bentuk pengamanan software. *Licence Code* ini pada *Intercept Plus (I-Plus)* berupa sederet karakter yang berpasangan dengan *EDI Number*. Sedangkan yang dimaksud dengan *I-Plus* adalah suatu perangkat lunak/software EDI yang memiliki fungsi pertama, sebagai translator EDI, yaitu mengubah data dalam bentuk *in-house* format ke dalam bentuk *UN-EDIFACT (EDI for Administration, Commerce*

¹⁰ Info 8 *Electronic Data Interchange (EDI) Di Bidang Impor*, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

and Transport), dan kedua, sebagai modul komunikasi, yaitu melakukan koneksi dengan jaringan EDI untuk mengirimkan dokumen atau menerima dokumen.¹¹

Layanan jaringan EDI dari *BiznisNet* ini mempergunakan standart dokumen EDI dalam bentuk format *UN- EDIFACT* yang merupakan standart yang direkomendasikan oleh PBB yang diarahkan untuk menjadi standart internasional dalam pertukaran dokumen EDI.

Selain itu, untuk dapat mempergunakan fasilitas layanan *BiznisNet* ini, para pengguna harus menyediakan sejumlah peralatan, yaitu komputer *Personal Computer* (PC), perangkat dan fasilitas komunikasi data (telepon), dan *software* komunikasi data.

Sistem EDI merupakan suatu langkah pembaharuan yang diambil pemerintah Indonesia untuk menjamin agar perkembangan yang pesat dalam kehidupan nasional, khususnya di bidang perekonomian, termasuk bentuk-bentuk dan praktek penyelenggaraan kegiatan perdagangan internasional sebagaimana diamanatkan dalam GBHN.¹² Disamping itu, pada tahap akhir diharapkan akan lebih dapat diciptakan kepastian hukum dan tercipta kemudahan administrasi berkaitan dengan aspek kepabeanaan bagi bentuk-bentuk dan praktek penyelenggaraan kegiatan perdagangan internasional yang terus berkembang. Langkah pembaharuan ini juga diperlukan dalam rangkaantisipasi era globalisasi ekonomi yang akan dimulai pada tahun 2003.

¹¹ Koesrianti, op.cit, hal287.

¹² Undang-Undang No. 10/1995 Tentang Kepabeanaan.

Adapun manfaat yang akan didapat dari penggunaan EDI adalah sebagai berikut¹³:

1. Pertukaran informasi dilakukan antar aplikasi sehingga tidak perlu proses re-entry data di sisi penerima dan tidak perlu proses printing di sisi pengirim (*paperless*). Tidak ada kegiatan *re-keying* informasi.
2. Mengurangi terjadinya resiko akibat *human error* atau mengurangi terjadinya kesalahan.
3. Di sisi manajemen akan turut mendukung terbentuknya elektronik trading dan meningkatkan kualitas pelayanan. Informasi lebih aman dan lebih cepat sampai ke Kantor Inspeksi Bea dan Cukai (KIBC) dan mengurangi panjang antrian di loket KIBC.
4. Terhindar dari pengiriman dokumen mail yang tidak diharapkan (*junk mail*).
5. Dokumen dapat diterima dalam bentuk *facsimile*.

Bahkan secara nasional penggunaan EDI akan turut meningkatkan kelancaran arus barang keluar atau masuk Indonesia serta dapat meningkatkan daya saing barang produksi Indonesia terhadap barang produksi yang berasal dari negara lain.

Disamping itu dapat dikatakan pula bahwa penggunaan sistem EDI akan bermanfaat guna :

1. Mengurangi tatap muka (*personal contac*).
2. Pelayanan dokumen lebih mudah dan cepat.
3. Peningkatan kelancaran arus barang..
4. Kemudahan pengumpulan data serta pembentukan sistem informasi dan statistik.

13. Info Bea Cukai, op.cit.

5. Pengawasan pabean lebih efektif dan efisien.

Dimana semuanya itu dilaksanakan guna tercapainya efisiensi demi terciptanya citra dan daya saing Indonesia.

Adanya tuntutan masyarakat pengguna jasa akan perbaikan kualitas pelayanan administrasi pabean yang cepat, mudah, pasti dan efisien serta adanya rekomendasi dan kesepakatan internasional (WCO, APEC, Deklarasi Columbus) mengenai pemanfaatan teknologi informasi yang mendorong diberlakukannya pelaksanaan sistem EDI di Indonesia.

Aspek pendukung dari penerapan sistem EDI ini adalah Pasal 5 ayat (2) dan Penjelasan Pasal 28 Undang-Undang No. 10/1995 Tentang Kepabeanan yang memungkinkan dilakukannya pertukaran dokumen secara elektronik serta tersedianya teknologi komputer dan telekomunikasi yang mendukung penerapan sistem EDI Kepabeanan.

EDI Kepabeanan adalah penyerahan pemberitahuan pabean oleh mitra kerja, serta pemberian keputusan oleh administrasi pabean dengan menggunakan format standar internasional melalui sistem komputer dan sarana komunikasi data.

Ciri-ciri EDI Kepabeanan adalah tanpa tatap muka, pertukaran data antar sistem komputer, format informasi standar dan tanpa kertas.¹⁴

Kesiapan masyarakat usaha yang sudah merasa cukup puas dengan sistem yang sekarang berjalan serta sikap menunggu yang lain (*wait and see*) dan masih sedikitnya keterlibatan instansi yang terkait merupakan salah satu kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

¹⁴ DI DPenerapan Ealam Sistem Pelayanan Dokumen PEB, Kerjasama DJBC dengan PT EDI Indonesia.

E. Kontribusi Penelitian

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi sebagai berikut :

1. Teoritis

Memberikan tambahan pemikiran bagi pengembangan ilmu hukum , khususnya dalam bidang Hukum Ekonomi dan Teknologi serta membuktikan adanya pengaruh perkembangan teknologi dalam kegiatan ekonomi khususnya dalam perdagangan luar negeri.

2. Praktis

Memberikan gambaran tentang kajian pelaksanaan sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang serta memberikan pengetahuan bagi praktisi tentang hambatan-hambatan di dalam pelaksanaan sistem EDI dan memberikan masukan mengenai solusi dari adanya problematika hukum yang menyangkut pelaksanaan EDI.

F. Metode Penelitian

1. Metode Pendekatan

Penelitian terhadap pelaksanaan sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang ini dilakukan dengan pendekatan yuridis normatif. Pendekatan ini ditunjang dan dilengkapi pula dengan pendekatan-pendekatan *yuridis empiris*. Karena pendekatan *yuridis empiris* dimaksudkan sebagai upaya kritis untuk mendekati permasalahan yang tidak hanya dengan kajian norma hukum saja,

tetapi juga dari sisi perilaku para pelaku yang terlibat dalam pelaksanaan sistem EDI.

Penggunaan bermacam-macam pendekatan yang demikian kiranya sesuai dengan penelitian ini yang ingin melihat hakekat pelaksanaan sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Pada sisi lain pendekatan yang dikemukakan diatas sesuai dengan kecenderungan penelitian hukum masa kini, yang menurut Sunaryati Hartono¹⁵, tidak lagi dapat menggunakan hanya satu pendekatan atau metode penelitian. Disebutkan lebih lanjut pula bahwa meneliti suatu fenomena sosial, dibutuhkan kombinasi dari berbagai metode penelitian. Meskipun demikian dalam penelitian ini yang diutamakan adalah penelitian *yuridis normatif*.

Di dalam melakukan pendekatan yuridis normatif, tipe penelitian normatif yang dipakai adalah sebagai berikut :

- Tipe pertama yaitu inventarisasi hukum positif. Menurut Ronny Hanitijo Soemitro¹⁶, inventarisasi hukum positif (langkah pertama) merupakan kegiatan pendahuluan yang bersifat dasar untuk penelitian-penelitian hukum positif tipe lainnya. Dalam hal ini akan diinventarisir peraturan-peraturan yang berlaku yang mengatur mengenai sistem EDI, inventarisasi ini dilakukan melalui proses klarifikasi yang logis sistematis.
- Selain tipe pertama, juga dipakai tipe ketiga, yaitu penelitian hukum untuk menemukan hukum bagi suatu perkara *in concreto*. Kegiatan menemukan hukum *in concreto* ini diawali dengan mendeskripsikan masalah serta

¹⁵ Sunaryati Hartono, *Penelitian Hukum di Indonesia pada Akhir Abad ke-20*, Alumni Bandung, 1994, hal 78

¹⁶ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Jakarta, 1988, hal 13.

hambatan yang timbul dalam pelaksanaan sistem EDI , kemudian mencari pemecahannya setelah mengadakan konsultasi secara kritis pada perangkat norma-norma hukum positif yang ada.

2. Spesifikasi Penelitian

Penelitian ini mempunyai spesifikasi sebagai penelitian yang bersifat *kualitatif-induktif-konseptualitatif*. Dikatakan *kualitatif* karena sesuai dengan karakteristiknya yang oleh Bogdan dan Biklen, ada 5 (lima) karakteristik penelitian kualitatif, yaitu : (1) pengumpulan data dilakukan dalam latar yang wajar/alamiah (natural settings), (2) bersifat deskriptif artinya dalam penelitian ini diupayakan untuk dapat memaparkan, (3) menggambarkan keadaan senyatanya mengenai pelaksanaan sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, (4) kemudian dianalisis dengan peraturan yang ada maupun dengan teori-teori dan hasil analisisnya berbentuk diskriptif, (4) lebih mengutamakan proses daripada hasil, (5) makna atau "*meaning*" merupakan hal yang essensial. Dikatakan *induktif* karena dalam penelitian ini analisis data bergerak secara induktif yaitu dari data menuju ke tingkat abstraksi yang lebih tinggi atau data dianalisis dari yang bersifat khusus ditarik sampai yang bersifat umum. Sedangkan *konseptualis* karena peneliti berusaha untuk mengkonseptualisasikan upaya-upaya pemecahan masalah problematika hukum yang timbul dalam pelaksanaan sistem EDI

3. Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini adalah penelitian *normatif* dengan gabungan metode penelitian *empiris*, sehingga jenis data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi data yang diperoleh langsung dari masyarakat pelaku bisnis yang menggunakan

fasilitas sistem EDI (data primer) maupun juga data yang didapatkan dari kepustakaan (data sekunder). Penelitian ini lebih menekankan kepada penggunaan pendekatan hukum normatif, maka data yang diambil lebih ditekankan kepada data sekunder, sedangkan data primer lebih bersifat penunjang. Berdasarkan pertimbangan tersebut, maka metode pengumpulan data meliputi :

a. **Studi Kepustakaan**

Dalam studi kepustakaan ini alat pengumpul data yang dipergunakan adalah studi dokumenter, studi dokumenter ini dilakukan untuk memperoleh data sekunder, meliputi :

1. **Bahan hukum primer** ,merupakan bahan pustaka yang berisikan pengetahuan ilmiah baru atau mutakhir, ataupun pengertian baru tentang fakta yang diketahui mengenai suatu gagasan (ide), terdiri dari
 - a. Pancasila dan UUD 1945
 - b. Ketetapan-Ketetapan Majelis permusyawaratan Rakyat (TAP MPR)
 - c. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata)
 - d. Kitab Undang-Undang Hukum dagang (KUH Dagang)
 - e. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
 - f. Undang-Undang No. 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan
 - g. Undang-Undang No. 7 tahun 1994 tentang *Pengesahan Agreement Establishing The World Trade Organization*
 - h. Peraturan Pemerintah No. 22 tahun 1996 tentang Pengenaan Sanksi Administrasi Kepabeanan

- i. KMK 575/KMK.05/1996 tentang Tatalaksana Pengangkutan Terus atau Pengangkutan Lanjut Barang Impor atau Barang Ekspor
 - j. KMK 488/KMK.05/1996 tentang Tatalaksana Kepabeanan Di Bidang Ekspor sebagaimana telah diubah terakhir dengan KMK 501/KMK.01/1998
 - k. KMK 25/KMK.05/1997 tentang Tatalaksana Kepabeanan Di Bidang Impor
 - l. KEP-61/BC/2000 tentang Tatacara Penyerahan dan Penatausahaan Pemberitahuan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut, Pemberitahuan Kedatangan Barang Impor dan Pemberitahuan Keberangkatan Barang Ekspor
 - m. Perjanjian Internasional (*Convention, Recommendation, Agreement*, dan lain-lain)
2. **Bahan Hukum Sekunder**, yaitu bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis serta memahami bahan hukum primer, yang terdiri dari :
- a. Buku-buku ilmiah
 - b. *Journal*
 - c. Berbagai makalah seminar yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas
 - d. *Media Internet*
3. **Bahan hukum tersier**, yaitu bahan-bahan yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, terdiri dari :

- a. Pendapat para ahli
- b. Statistik
- c. *Monografi*

b. **Studi Lapangan**

Di dalam studi lapangan, teknik pengumpulan data yang dipergunakan adalah :

1. **Interview** atau wawancara

Interview atau wawancara merupakan suatu taktik pengumpulan data dengan jalan tanya jawab yang bersifat sepihak, yang dilakukan secara sistematis didasarkan pada tujuan research.¹⁷

Dari hasil wawancara ini diharapkan dapat memberikan gambaran dalam praktek tentang pelaksanaan sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Hasil yang diperoleh dari wawancara ini merupakan data primer untuk mendukung data sekunder. Adapun tipe wawancara yang dipergunakan adalah wawancara terstruktur maupun tidak terstruktur.

2. **Observasi** ?

Di dalam melakukan observasi atau pengamatan tersebut, mencakup tingkah laku, mengidentifikasi semua peristiwa penting yang mempengaruhi hubungan antara pihak-pihak yang diamati, mengidentifikasi apa yang benar-benar merupakan kenyataan dan mengidentifikasikan keteraturan-keteraturan yang ada.

¹⁷ Ibid, hal 21.

Proses penelitian ini pada dasarnya berbentuk siklus, akan tetapi dapat dibedakan adanya tiga tahap utama. Pada tahap pertama merupakan tahap orientasi/eksplorasi yang bersifat menyeluruh, dengan melakukan apa yang oleh Spradley disebut "grand tour observation dan/atau grand tour questions", dalam hal ini akan diawali dengan mengajukan pertanyaan atau menggali informasi dari informasi tertentu serta melakukan observasi. Namun sebelum itu dilakukan dulu studi kepustakaan yang relevan dengan permasalahan penelitian dan akan menjadi data awal untuk dipergunakan dalam penelitian lapangan. Tahap kedua, tahap eksplorasi terfokus sesuai dengan pilihan domain yang dijadikan fokus penelitian. Dalam hal ini penelitian sendiri yang merupakan instrumen utama akan melakukan wawancara dan observasi untuk dapat memperoleh informasi yang lengkap dan mendalam. Dan sebagai tahap terakhir akan dilakukan pengecekan hasil temuan penelitian.

4. Informan Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat kualitatif, oleh karena itu lebih mengutamakan intensitas penelusuran secara mendalam dari informan. Peneliti akan mulai dari informan tertentu dengan bertanya atau menggali informasi dan mengobservasi dari situasi tertentu, dalam hal ini Kantor Bea dan Cukai Semarang. Informan tersebut merupakan "key person", dari informan awal ini kemudian dikembangkan dengan mengikuti "snowball" ¹⁸ dengan berakhir sampai terdapat indikasi tidak munculnya variasi baru atau

¹⁸ Sanafiah Faisal, *Penelitian Kualitatif, Dasar-Dasar dan Aplikasinya*, YA3 Malang 1990, hal 44.

informasi baru yang relevan dengan permasalahan penelitian. Informan adalah orang yang diharapkan dapat memberikan informasi atau keterangan dalam penelitian di lapangan. Adapun informan yang dipakai dalam penelitian ini adalah

1. Pejabat Kantor Bea dan Cukai Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, khususnya yang menangani masalah pelaksanaan sistem EDI
2. Eksportir dan Importir pengguna sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang
3. PT. EDI Indonesia sebagai perusahaan provider sistem EDI
4. PT. PELINDO III Semarang

5. Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan dilakukan di wilayah kota Semarang Jawa Tengah, dengan lokasi di :

- a. Kantor Bea dan Cukai Pelabuhan Tanjung Emas Semarang
- b. Perusahaan importir dan eksportir pengguna sistem EDI di Jawa Tengah
- c. PT.EDI Indonesia
- d. PT. PELINDO Semarang

6. Metode Penyampaian Data dan Analisis Data

Data sekunder yang terkumpul melalui studi kepustakaan akan dipergunakan metode analisis normatif kualitatif. Normatif, karena penelitian ini bertitik tolak dari peraturan-peraturan yang ada sebagai norma hukum positif. Sedangkan

kualitatif dimaksudkan data yang bertitik tolak pada upaya-upaya pengaturan pelaksanaan sistem EDI yang bersifat ungkapan dari informan.

Adapun data primer yang diperoleh secara empiris melalui wawancara dan observasi akan dianalisis secara kualitatif induktif. Terdapat 4 (empat) teknik analisis data yang akan dipergunakan, yaitu (1) analisis *domain*, (2) analisis *taksonomis*, (3) analisis *kompensial* dan (4) analisis *tema*.

Analisis domain digunakan untuk memperoleh gambaran/pengertian yang bersifat umum dan relatif menyeluruh tentang apa yang tercakup di suatu fokus/pokok permasalahan yang tengah diteliti. Sehingga analisis domain ini digunakan pada tahap eksplorasi menyeluruh yaitu dengan mengidentifikasi kategori-kategori dan pandangan awal mengenai pelaksanaan sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Analisis taksonomis dan analisis kompensial digunakan pada eksplorasi terfokus. Analisis taksonomis dilakukan untuk memperoleh gambaran yang lebih rinci dan mendalam tentang fokus penelitian yang telah ditetapkan terbatas pada domain tertentu. Analisis taksonomis meliputi pencarian struktur internal masing-masing domain dengan mengorganisasikan atau menghimpun elemen-elemen yang bersamaan di suatu domain (*organizes similarities among elements in domain*), yaitu dengan mengorganisasikan bagaimana pelaksanaan sistem FDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, kemudian mencari kendalanya serta solusinya.

Analisis kompensial dilakukan dengan cara mencari karakteristik dari suatu domain yang menjadi ciri khasnya yang diorganisasikan adalah kontras antar

elemen dalam domain , dalam hal ini akan dibandingkan apa yang diatur dalam Peraturan Perundangan dengan pelaksanaannya.

Analisis tema kultural dilakukan setelah kegiatan pengumpulan dan analisis data di lapangan. Analisis tema atau "*discovering cultural themes*" sesungguhnya upaya mencari benang merah yang mengintegrasikan lintas domain yang ada. Suatu fokus/pokok permasalahan yang diteliti akan semakin holistik dipahami manakala tema-tema (orientasi kognitif yang mewarnainya) juga ditemukan. Tema ini terdiri atas sejumlah simbol yang dihubungkan oleh hubungan yang mempunyai makna. Prinsip kognitif ¹⁹ adalah sesuatu yang dipercayai oleh masyarakat diterima sebagai suatu yang sah dan benar; prinsip kognitif adalah sebuah asumsi masih mengenai pengalaman mereka. Dari analisis ini peneliti akan mendapatkan hal-hal yang terjadi baik yang bersifat tersirat maupun tersurat dalam pelaksanaan sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Akhirnya dari hasil analisis tersebut kemudian ditarik suatu kesimpulan yang pada dasarnya merupakan jawaban atas permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini. Sedangkan untuk mempermudah pemahaman pembacaan data yang terkumpul akan disampaikan dalam bentuk paparan dan skema.

7. Teknik Pengecekan Validitas Data

Untuk mengecek kehandalan data dan keakuratan data akan dipakai "*Teknik Triangulasi Data*"²⁰ yaitu teknik pemeriksaan keabsahan data yang

¹⁹ James P. Spradley, *Metode Ethnografi*, Penerjemah Mizbah Zulfa Elisabeth, Tiara Wacana, 1977, hal 251.

²⁰ Teknik Triangulasi dibedakan menjadi 4 macam sebagai teknik pemeriksaan yang memanfaatkan penggunaan : (1) sumber, (2) metode, (3) Penyidik, (4) Teori (Lexy Moleong, 1996 : 178).

memanfaatkan sesuatu yang lain diluar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data itu. Dalam penelitian ini dipergunakan triangulasi dengan sumber, yaitu membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda. Konkritnya : (1) membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara, (2) membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakan secara pribadi, (3) membandingkan apa yang dikatakan orang-orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakan sepanjang waktu, (4) membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat, (5) membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan.

G. Sistematika Penulisan

Hasil penelitian ini akan disusun sebagai suatu karya ilmiah berupa thesis yang terdiri dari empat bab. Untuk memudahkan pemahaman terhadap thesis ini, maka akan disusun dengan sistematika sebagai berikut : **Bab Pendahuluan**, bab ini merupakan pengantar dan pedoman untuk pembahasan-pembahasan berikutnya yang terdiri dari Latar Belakang, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Kontribusi Penelitian, Kerangka Teori, Metode Penelitian dan Sistematika Penulisan.

Bab Tinjauan Pustaka, merupakan tinjauan pustaka terhadap substansi dari sistem EDI dan prosedur pelaksanaan sistem EDI. **Bab Hasil Penelitian dan Analisis**, bab ini menguraikan hasil penelitian mengenai pelaksanaan sistem EDI di pelabuhan Tanjung Emas Semarang, hambatan-hambatan yang muncul dalam

pelaksanaan sistem EDI, melihat bagaimana masalah hukum yang timbul serta bagaimana solusinya, dan menganalisa apakah dokumen EDI dapat dipakai sebagai alat bukti jika terjadi sengketa dipengadilan. Hasil itu kemudian akan dianalisa dengan norma yang ada maupun dengan konsep atau teori yang ada, kemudian **Bab Penutup**, pada bagian ini akan disajikan kesimpulan-kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian dan selanjutnya diberikan saran-saran sebagai rekomendasi yang berkenaan dengan penyempurnaan pelaksanaan sistem EDI.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang System *Electronic Data Interchange* (EDI) Dalam Transaksi Perdagangan Luar Negeri

A.1. Transaksi Perdagangan Luar Negeri

A.1.1. Terjadinya Perdagangan Luar Negeri

Istilah perdagangan luar negeri seringkali disebut dengan *International Business Transaction*, *International Trade* atau *International Commerce*.²¹ Setiap negara berbeda dengan negara lainnya ditinjau dari sudut sumber alam, iklim, letak geografis, penduduk, keahlian, tenaga kerja, tingkat harga, keadaan struktur ekonomi dan sosialnya. Perbedaan tersebut menimbulkan pula perbedaan barang yang dihasilkan, biaya yang diperlukan serta mutunya. Karena itu mudah dipahami adanya negara yang lebih unggul dan lebih istimewa dalam memproduksi hasil tertentu. Hal ini dimungkinkan karena ada barang yang hanya dapat diproduksi di daerah dan pada iklim tertentu atau karena suatu negara mempunyai kombinasi faktor-faktor produksi lebih baik dari negara lainnya, sehingga negara itu

²¹ Dalam *Black's Law Dictionary* disebutkan bahwa *International Commerce* adalah *commerce between states or nations entirely foreign to each other*. Sedangkan *commerce* merupakan *the exchange of goods, productions, or property of any kind, the buying selling and belonging of article. Intercourse by way of trade and traffic between different peoples or states the citizens or inhabitants thereof, including not only the purchase, sale, and exchange of commodities, but also the instrumentalities and agencies by which it is promoted and the means the appliances by which it is carried or, and transportation of persons as well as of goods, both and sea* (Black, Henry Csmpbell, "Black's Law Dictionary", west Publishing co, St pau 1979, hal. 244)

dapat menghasilkan barang yang lebih bersaing. Bilamana keunggulan suatu negara dalam memproduksi suatu jenis barang disebabkan faktor alam, maka negara itu disebut mempunyai "keunggulan mutlak" (absolute advantage) dan bilamana suatu negara dapat memproduksi suatu jenis barang lebih baik dan lebih murah disebabkan lebih baiknya kombinasi faktor-faktor produksi (alam, tenaga kerja, modal dan pengurusannya) maka negara tersebut dapat pula memperoleh 'keunggulan' ini disebabkan karena produktivitasnya yang tinggi. Hal ini disebut sebagai "keunggulan dalam perbandingan" biaya (comparative advantage/cost)

Perdagangan luar negeri pada dasarnya merupakan lalu lintas distribusi barang dan jasa antar negara atau yang melintasi batas wilayah negara²². Perdagangan luar negeri timbul karena dalam dunia modern saat ini, suatu negara tidak dapat memenuhi seluruh kebutuhannya sendiri tanpa bekerja sama dengan negara lain. Ketergantungan yang dialami oleh setiap negara di dunia disebabkan karena bervariasinya sumber-sumber alam dan faktor-faktor dominan lainnya. Tidak semua sumber daya yang digunakan untuk menghasilkan barang dapat diperoleh di dalam negeri.

Kemungkinan suatu negara dalam memproduksi barangnya tidak hanya untuk memenuhi kebutuhannya di dalam negeri saja, akan tetapi juga memenuhi permintaan negara lain yang memerlukannya karena hampir tidak ada lagi suatu negara di dunia yang benar-benar dapat memenuhi kebutuhannya dari hasil produksi negaranya sendiri. Hal ini

²² ELIPS, "*Kamus Hukum Ekonomi ELIPS*", Proyek ELIPS, Jakarta, 1997, hal. 89.

dapat terjadi pada negara yang ekonominya kuat maupun negara yang ekonominya masih lemah, negara besar atau negara kecil, atau negara yang sudah maju atau negara yang masih terbelakang. Negara-negara tersebut secara langsung maupun tidak langsung membutuhkan dan melaksanakan pertukaran barang dan jasa satu sama lain. Dengan demikian antara negara-negara di dunia kemudian terjalin hubungan perdagangan yang berkesinambungan.

Perdagangan luar negeri yang pada mulanya hanya terjadi antar negara-negara tertentu saja, dari hari ke hari ternyata berkembang dalam wilayah regional dan pada akhirnya membentuk perdagangan global. Perdagangan global merupakan wujud dari globalisasi ekonomi. John Naisbitt mengartikan globalisasi ekonomi sebagai keadaan dimana seluruh dunia menjadi satu kesatuan ekonomi yang mengakibatkan dan diakibatkan oleh situasi dan kondisi di satu negara dan sangat dipengaruhi dan/atau mempengaruhi situasi dan kondisi ekonomi negara lain.²³ Pembentukan globalisasi ekonomi dalam konteks perdagangan luar negeri tidak terlepas dari adanya integrasi ekonomi internasional melalui perdagangan bebas (*free trade*).

²³ John Naisbitt & Patricia Aburdene, "Ten New Directions for the 1990's Megatrend 2000", Megatrend Ltd, 1990, hal. 9.

A.1.2. Perjanjian Dasar Dalam Transaksi Ekspor-Import

A.1.2.1. Pengertian Ekspor-Import

Transaksi perdagangan luar negeri merupakan suatu rangkaian kegiatan dalam suatu perdagangan yang lazim dikenal dengan perdagangan ekspor-impor. Sama halnya dengan perdagangan dalam negeri yaitu melakukan transaksi jual-beli, maka dalam perdagangan luar negeri pun dilakukan aktivitas jual yang disebut ekspor dan aktivitas beli yang lazim disebut impor. Yang dimaksud ekspor dan impor dalam pengertian ini ini dibatasi pada ekspor-impor barang (visible goods). Perdagangan ini merupakan suatu transaksi sederhana, yaitu membeli dan menjual barang antar pengusaha yang masing-masing bertempat tinggal di negara-negara yang berbeda. Faktor pertama yang harus diperhatikan adalah faktor hasil (proceeds) dan biaya (cost). Barang-barang yang akan dijual ke luar negeri adalah barang yang biaya produksinya relatif murah dibandingkan dengan ongkos pembuatannya di luar negeri, dalam arti kata jika diekspor akan dapat dijual dengan menguntungkan. Sebaliknya barang-barang yang akan diimpor adalah barang yang biaya produksinya di dalam negeri terlalu tinggi atau sama sekali belum bisa diproduksi.

Kedua aktivitas ini hanya dapat dilakukan dalam batas tertentu sesuai dengan kebijaksanaan umum pemerintah.

Adakalanya suatu jenis barang harus diekspor sekalipun akan menderita kerugian jika dihitung dalam mata uang sendiri, tetapi jika pemerintah memerlukan dan mengutamakan penghasilan dalam bentuk valuta asing, maka ekspor harus dilaksanakan. Sebaliknya jika pemerintah memandang suatu jenis barang tidak begitu diperlukan demi kesejahteraan rakyat banyak, maka pemerintah dapat pula membatasi jenis barang yang boleh diimpor. Tegasnya dalam melakukan aktivitas perdagangan luar negeri harus diperhatikan ketentuan dan peraturan pemerintah yang mengatur perdagangan ekspor maupun impor.

Pengertian ekspor menurut Ikhtisar Ketentuan-ketentuan Perbankan Indonesia yang dikeluarkan Bank Indonesia adalah :

“Perdagangan dengan cara mengeluarkan barang dari dalam ke luar wilayah Pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan yang berlaku”.

Sedangkan pengertian impor adalah sebaliknya, yaitu :

“Perdagangan dengan cara memasukkan barang dalam wilayah Pabean Indonesia sesuai dengan ketentuan yang berlaku”.

Dalam praktek, transaksi ekspor-impor ini tidak jarang timbul berbagai masalah yang cukup kompleks. Hal ini disebabkan faktor-faktor sebagai berikut :

- a. Pembeli dan penjual terpisah oleh batas-batas kenegaraan (geopolitik);
- b. Barang harus dikirim atau diangkut dari satu negara ke negara lainnya melalui bermacam peraturan seperti peraturan pabean yang bersumber dari pembatasan yang dikeluarkan oleh masing-masing pemerintah;

- c. Antara satu negara dengan negara lainnya tidak jarang terdapat perbedaan dalam bahasa, mata uang, takaran dan timbangan, hukum dan *usance* dalam perdagangan, dan lain-lainnya.²⁴

Hal-hal di atas mempengaruhi kegiatan ekspor-impor. Oleh karena itu dalam melakukan perdagangan luar negeri diperlukan pengetahuan yang cukup luas misalnya dari segi teknis pembiayaan baik impor maupun ekspor, masalah perasuransian, masalah shipping, urusan pabean dan lain-lain. Sedangkan pengaruh seluruhnya dari transaksi ekspor-impor adalah memberikan keuntungan pada negara pengimpor atau negara pengekspor dan secara langsung berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi dari suatu negara yang terlibat di dalamnya.

A.1.2.2. Perjanjian Dasar Ekspor-Impor

Ekspor-impor sebagai suatu rangkaian perbuatan perusahaan dalam jual-beli barang-barang tertentu (*visible goods*) senantiasa diawali dengan suatu perjanjian. Perjanjian tersebut adalah sebagai hasil dari pembicaraan antara eksportir dan importir yang dilakukan sebelumnya, yaitu adanya permintaan dan penawaran barang.²⁵

²⁴ Amir, MS, "*Seluk Beluk dan Teknik Perdagangan Luar Negeri*", Pustaka Binaman Presindo, Jakarta, 1984, hal. 4.

²⁵ Etty Susilowati Suhardo, SH, MS., *Cara Pembayaran Dengan Letter of Credit Dalam Perdagangan Luar Negeri*, Diktat Kuliah FH-UNDIP, 2001, hal 9.

Batasan tentang “perjanjian” dalam Hukum Perdata terdapat dalam Pasal 1313 KUH Perdata yang menyatakan sebagai berikut :

“Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan antara satu orang atau lebih yang mengikatkan diri dengan seorang atau lebih lainnya”.

Batasan tersebut menurut Sudikno Mertokusumo dikatakan terlalu umum, sehingga para penulis membantunya dengan mengemukakan bahwa perjanjian adalah perbuatan hukum antara dua orang atau lebih yang mengikatkan diri berdasarkan kata sepakat untuk menimbulkan akibat hukum. Dalam batasan ini terkandung istilah *overeenkomst* yang meliputi perbuatan hukum dan hubungan hukumnya. Jadi yang dimaksud dengan perjanjian adalah “perbuatan hukum” yang selama ini dilihat sebagai suatu perbuatan hukum yang bersisi dua (*een tweezijdigerechtshandeling*), sekaligus juga dilihat sebagai suatu hubungan hukum antara para pihak yang timbul karena terjadinya perjanjian.²⁶

Suatu perbuatan hukum yang bersisi dua adalah penawaran (*offer, aanbod*) dan penerimaan (*acceptance, aanvaarding*) yang merupakan perbuatan pendahuluan sebelum perjanjian terjadi.

²⁶ Sudikno Mertokusumo, “*Perkembangan Hukum Perjanjian*”, Seminar Nasional Asosiasi Pengejar Hukum Perdata/Dagang, Yogyakarta, 1990.

Hal ini merupakan tahap awal perjanjian, yang dilanjutkan dengan suatu *kata sepakat* antara pembeli dan penjual dan menghasilkan suatu perjanjian. Tahap ini merupakan suatu realisasi dari tahap awal perjanjian, yang biasanya dibuat secara tertulis dengan mencantumkan segala sesuatu yang diperjanjikan. Tahap selanjutnya adalah tahap pelaksanaan dan penyelesaian perjanjian sebagai tahap akhir dari suatu perjanjian sampai pada pelaksanaan penyerahan barang dan penyelesaian pembayaran.

Tahap awal perjanjian, tahap terjadinya perjanjian serta tahap pelaksanaan dan penyelesaian perjanjian merupakan tahap yang sebenarnya dan merupakan suatu kesatuan tidak terpisahkan dalam suatu rangkaian perjanjian.

Pada pelaksanaan perdagangan ekspor-impor prosesnya adalah sebagai berikut :

Pada tahap awal perjanjian, pembeli dan penjual (importir dan eksportir) biasanya mengadakan pembicaraan pendahuluan dalam hal penawaran yang diajukan oleh penjual dan disertai dengan harga barang, mutu barang, banyaknya, serta syarat-syarat lain yang biasanya disebut dengan *an inquiry for a quotation*.

Penawaran ini ada bermacam-macam, yaitu :

- *free offer* : penjual hanya mencantumkan catatan harga barang yang sifatnya tidak mengikat;
- *firm offer* : penjual menentukan baik harga maupun syarat

lainnya untuk suatu jangka waktu tertentu di mana pembeli dapat memanfaatkan jangka waktu ini untuk menerima atau menolak penawaran ;

- *counter offer* : Permintaan / penolakan dari calon pembeli atas suatu *firm offer*, yaitu apabila pembeli tidak dapat menyetujui seluruh syarat-syarat dalam penawaran maka calon pembeli dapat mengajukan usul-usul perubahan yang diinginkan.²⁷

Apabila *free offer* atau *firm offer* yang diajukan oleh penjual kemudian disetujui oleh pembeli, maka kedua belah pihak mengikatkan diri untuk melakukan “perjanjian jual beli”, dengan syarat-syarat yang telah disepakati.

Perjanjian jual beli, *order note*, *purchase note* atau *import contran note*, yang isinya menyebutkan dari korespondensi terdahulu : pernyataan/penempatan pesanan, uraian barang, penentuan harga satuan dan jumlah harga, waktu pengiriman barang, cara pengepakan, merek atau cap pengepakan yang diinginkan, *shipping document* yang diperlukan, syarat pembayaran asuransi, serta segala sesuatu yang diperlukan.

Dengan demikian perjanjian jual beli adalah merupakan suatu perjanjian dasar antara pembeli dan penjual yang saling

²⁷ Amir MS., Op. Cit., hal. 11.

mengikatkan diri untuk melaksanakan suatu transaksi ekspor-impor.

Dalam perjanjian jual beli ini tercantum segala sesuatu yang diperjanjikan dan dibuat secara rinci dan tertulis yang menyangkut syarat perjanjian, uraian barang, cara pembayaran, serta pelaksanaan penyerahan barang dan hal-hal yang penting lainnya.

Khusus mengenai cara pembayaran dalam transaksi ekspor-impor dapat dilakukan dengan cara tunai atau kredit. Hal ini harus ditentukan dengan tegas dalam “perjanjian jual beli” tentang cara pembayarannya, yaitu dengan atau tanpa *Letter of Credit (L/C)*. Apabila cara pembayarannya ditentukan dengan *Letter of Credit (L/C)*, maka pada saat itu ditegaskan pula penunjukkan pihak ketiga yaitu Bank, yang akan melaksanakan pembayaran.

Pelaksanaan transaksi ekspor-impor tersebut di atas, senantiasa melalui :

1. Tahap awal perjanjian, yang dapat dilakukan secara tertulis atau lisan tentang pesanan – pesanan (order) pembelian atau penjualan barang ke dan dari luar negeri ;
2. Tahap terjadinya perjanjian, yang dapat diadakan antara pembeli dengan penjual atas dasar kata sepakat yaitu sebagai realisasi dari tahap awal perjanjian, yang kemudian dituangkan secara rinci dan tertulis tentang segala sesuatu yang dianggap penting dalam transaksi ekspor – impor;

3. Tahap pelaksanaan dan penyelesaian perjanjian, yang mencakup segala sesuatu yang diperjanjikan.

Dengan demikian perjanjian jual beli sebagai dasar untuk terjadinya transaksi ekspor – Impor tersebut terdiri dari tiga tahapan yang saling terkait, yaitu :

1. Tahap awal sebagai persiapan perjanjian;
2. Tahap terjadinya perjanjian;
3. Tahap pelaksanaan dan penyelesaian perjanjian

Sebenarnya sifat perjanjian jual-beli tersebut adalah konsensual. Namun pada umumnya perjanjian dibuat secara tertulis dan dirumuskan secara rinci. Sifat konsensual tersebut tercermin dari Pasal 1320 KUH Perdata, yang isinya :

Untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat, yaitu :

1. Sepakat mereka yang mengikat dirinya;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal.

Berhubung dalam pasal tersebut tidak ditentukan suatu formalitas tertentu kecuali kesepakatan yang harus dicapai, maka dapat disimpulkan bahwa setiap perjanjian itu sudahlah sah (dalam arti “mengikat”) apabila sudah tercapai kesepakatan mengenai hal-hal yang pokok dari perjanjian itu.²⁸

Lazimnya perjanjian jual beli tersebut sudah mempunyai kekuatan mengikat bagi para pihak, karena pada saat itu segala

²⁸ Subekti, “*Pokok-Pokok Hukum Perdata*”, PT. Intermasa, Jakarta, 1988, hal. 15.

sesuatunya diperjanjikan secara tertulis, yang tujuannya untuk saling ditaati. Bahkan menurut Purwosutjipto, perjanjian itu kemudian ditulis di atas akta. Meskipun jual-beli perusahaan telah terjadi dengan telepon, telegram, telex, surat atau lisan, namun selanjutnya perjanjian tersebut ditulis di atas akta. Malahan biasanya akta itu berwujud blangko yang sudah dipersiapkan lebih dahulu (*standard formulier*) dengan dicetak rapi, tinggal mengisi ruangan-ruangan kosong, sebagai yang dikehendaki, kemudian menjadi akta yang lengkap. Dalam perjanjian ini sering juga diberlakukan suatu reglemen tertentu dan biasanya termasuk syarat wasit (*Arbitral Beding*).²⁹

Adanya "akta" dalam perjanjian jual beli tidaklah merupakan suatu keharusan, hanya lazimnya ditulis di atas akta, yang berarti bahwa perjanjian tersebut telah dibuat secara formal. Hal ini merupakan suatu kekecualian dari azas konsensualitas, seperti dikemukakan Subekti, bahwa asas konsensualitas ada juga kekecualiannya yaitu di sana-sini oleh undang - undang ditetapkan formalitas-formalitas tertentu untuk beberapa macam perjanjian, atas ancaman batalnya perjanjian tersebut apabila tidak menuruti bentuk cara yang dimaksud. Perjanjian – perjanjian untuk mana ditetapkan suatu formalitas tertentu, dinamakan perjanjian formal.

²⁹ HMN. Purwosutjipto, "*Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid IV*", Jambatan, Jakarta, 1983, hal. 13.

Apabila pembayaran ditentukan dengan *Letter of Credit*, maka syarat-syarat transaksi yang telah dicantumkan dalam “perjanjian jual beli dapat dituangkan ke dalam formulir pembukaan L/C oleh importir permohonan pembukaan L/C ini berfungsi sebagai permohonan pembeli kepada bank untuk membuka kredit.

Selanjutnya data yang telah dituangkan dalam formulir pembukaan L/C inilah yang kemudian menjadi dasar dari pelaksanaan selanjutnya dari cara pembayaran dengan *Letter of Credit* dalam transaksi ekspor-impor. Data tersebut adalah data yang bersifat umum yang diperjanjikan, sedang data yang bersifat teknis tetap dicantumkan dalam perjanjian jual – beli. Persyaratan-persyaratan teknis yang hanya memberikan arti penting bagi pihak – pihak yang bersangkutan dalam perusahaan tersebut akan dicantumkan dalam kontrak dimaksud dan bukan di dalam L/C.

A.1.3. Sistem Perdagangan Elektronik Global

A.1.3.1. Integrasi Ekonomi Internasional melalui *Free Trade*

Integrasi ekonomi internasional (*economic integration*) merupakan sekelompok negara dalam kawasan geografis yang sama (idealnya ukuran relatif dan tahapan pembangunan mereka

kurang lebih juga sama), bergabung untuk membentuk suatu persatuan atau uni ekonomi (*economic union*) atau suatu blok perdagangan regional (*regional trading bloc*).³⁰

Melalui organisasi atau lembaga yang ada, negara-negara tersebut akan memberlakukan tingkat tarif yang sama terhadap produk-produk impor dari negara-negara luar atau yang bukan anggota, sambil membebaskan semua bentuk hambatan perdagangan. Bentuk pembebasan tersebut adalah menghapuskan aneka tarif secara bertahap dan juga menghilangkan semua bentuk hambatan perdagangan non tarif terutama yang bersifat internal atau perdagangan diantara sesama negara anggota.

Terciptanya perdagangan bebas (*free trade*) memang sangat berhubungan dengan ada tidaknya segala bentuk hambatan perdagangan. Dengan demikian perdagangan bebas atau *free trade* dapat diartikan sebagai perdagangan antar negara yang menghendaki dihapuskannya semua hambatan perdagangan yang mengganggu kelancaran arus perdagangan diantara mereka.³¹ Hambatan perdagangan ini dapat berhubungan dengan masalah tarif dan non tarif.

Free trade kaitannya dengan masalah pengaturan perdagangan luar negeri, pembentukan kawasan perdagangan bebas

³⁰ Michael P. Todaro, "*Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*", Erlangga, Jakarta, 1998, hal. 83.

³¹ ELIPS, *op. cit*, hal 69.

dapat dilakukan melalui dua pendekatan, yaitu perdagangan yang diatur berdasarkan kesepakatan regional dan perdagangan yang diatur berdasarkan kesepakatan internasional. Kesepakatan pembentukan kawasan perdagangan baik yang bersifat regional maupun internasional ternyata mengakibatkan bermunculannya organisasi-organisasi kerjasama perdagangan. Untuk organisasi kerjasama perdagangan regional saat ini dikenal antara lain NAFTA (*North American Free Trade Area*), AFTA (*ASEAN Free Trade Area*), EFTA (*European Free Trade Area*), CARICOM (*Caribbean Community*) dan ESM (*European Single Market*). sedangkan untuk organisasi perdagangan internasional dikenal adanya WTO (*World Trade Organization*).

Dengan adanya WTO sebagai organisasi perdagangan dunia sebenarnya dapat pula menunjukkan bahwa integrasi ekonomi yang dilakukan pada kawasan regional pada akhirnya akan membentuk pula suatu integrasi ekonomi dunia atau internasional. Keinginan negara-negara di dunia untuk melakukan kerjasama di bidang perdagangan luar negeri didasari oleh suatu pertimbangan bahwa keberhasilan membentuk integrasi ekonomi regional perlu didukung oleh negara-negara lain di luar kawasan atau regional tersebut.

WTO didirikan pada tanggal 1 Januari 1995 melalui perjanjian Marrakesh. WTO merupakan bentuk kerangka kerja

institusional dan instrumen hukum dalam sistem perdagangan multilateral (*WTO is the legal and institutional foundation of the multilateral trading system*).³²

Pembentukan organisasi kerjasama perdagangan regional pada dasarnya tidak sekedar mengikat komitmen nasional negara-negara anggotanya, melainkan juga dapat digunakan sebagai sarana untuk mempersiapkan diri menghadapi berlakunya persetujuan perdagangan dalam lingkup internasional, yaitu persetujuan-persetujuan di bawah payung WTO. Pembentukan organisasi kerjasama perdagangan regional harus selalu mengacu kepada ketentuan-ketentuan WTO. Pemberian fasilitas perdagangan kepada anggota organisasi regional tidak boleh mengakibatkan adanya hambatan perdagangan serta kerugian bagi negara-negara anggota WTO lainnya, terutama yang tidak menjadi anggota organisasi tersebut.

Keberadaan WTO sebagai organisasi perdagangan dunia memang sangat penting. Latar belakang berdirinya WTO tidak terlepas dari sejarah lahirnya ITO (*International Trade*

³² WTO, *"WTO Trading into the Future"*, WTO Information and Media Relations and Divisions, 1995, hal. 4. Pengertian sebagai instrumen hukum berarti bila suatu negara telah meratifikasi Perjanjian Marrakesh, maka negara tersebut tunduk pada perjanjian Marrakesh. Fungsi kerangka kerja institusional dan instrumen hukum lebih jauh dijabarkan sebagai berikut :

- a) *administering and implementing the multilateral and plurilateral trade agreements which together make up the WTO*
- b) *acting as a forum for multilateral trade negotiations*
- c) *seeking to resolve trade disputes*
- d) *overseeing national trade policies*
- e) *cooperating with other international institutions involved in global economic policy making.*

Organization) dan GATT (*General Agreement on Tariff and Trade*). GATT adalah suatu kesepakatan yang memuat hasil-hasil negosiasi tarif dan klausula-klausula perlindungan dalam mengatur komitmen tarif. Agar GATT dapat berjalan maksimal perlu dibentuk suatu organisasi yang mampu mengawasi. Oleh karena itu bersamaan dengan pembentukan GATT, piagam pembentukan ITO juga dirancang di Konferensi Geneva. Pembentukan organisasi perdagangan internasional se usai Perang Dunia II untuk membentuk sebuah forum guna membahas dan mengatur masalah perdagangan serta ketenagakerjaan internasional.³³ Sayangnya upaya yang telah dilakukan oleh negara-negara tersebut tidak berhasil karena Amerika Serikat tidak mau meratifikasi Piagam WTO. Harus diakui bahwa sebagai pelaku utama perekonomian dunia kekuatan Amerika Serikat sangat besar dalam mempengaruhi hubungan ekonomi internasional.

Keberadaan GATT dari segi atau persyaratan suatu organisasi masih lemah. Akan tetapi usaha menciptakan sistem perdagangan yang bebas dan adil dengan lebih memperhatikan kepentingan khusus negara berkembang terus dilakukan. Usaha tersebut terwujud melalui perundingan Putaran Uruguay yang dimulai tahun 1986 dengan deklarasi *Punta Del Este*.

³³ Huala Adolf dan A. Chandrawulan, "*Masalah-Masalah Hukum dalam Perdagangan Internasional*", Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1995, hal. 43. Tentang uraian sejarah dan perkembangan GATT hingga Putaran Uruguay.

Salah satu hasil konkret dari perundingan Putaran Uruguay adalah ditandatanganinya Persetujuan Marrakesh tanggal 15 April 1994 yang berisi pembentukan organisasi perdagangan dunia WTO. WTO diharapkan mampu membentuk suatu peraturan tentang perdagangan yang lebih teratur dan transparan, sehingga mampu mewujudkan tujuan penyelenggaraan Putaran Uruguay. Penjabaran tujuan putaran Uruguay meliputi bidang-bidang sasaran sebagai berikut :³⁴

- 1) Kemudahan akses pasar (*market access*) bagi produk ekspor melalui upaya penurunan dan penghapusan tarif bea masuk serta penghapusan hambatan non tarif (*non tariff barrier*);
- 2) Memperluas cakupan perdagangan internasional meliputi barang dan jasa termasuk pengaturan tentang aspek-aspek dagang dari Hak Atas Kekayaan Intelektual (*Intellectual Property Rights*) dan kebijakan investasi yang berkaitan dengan perdagangan;
- 3) Peningkatan peranan GATT dalam mengawasi pelaksanaan komitmen yang telah dicapai dan memperbaiki sistem perdagangan multilateral berdasarkan prinsip-prinsip dan ketentuan yang tertuang dalam GATT;
- 4) Peningkatan sistem GATT supaya lebih tanggap terhadap perkembangan situasi perekonomian serta mempererat hubungan GATT dengan organisasi-organisasi internasional terkait;
- 5) Pengembangan bentuk kerjasama pada tingkat nasional maupun internasional dalam rangka memadukan kebijakan perdagangan dan kebijakan ekonomi lainnya yang mempengaruhi pertumbuhan perkembangan perekonomian melalui usaha perbaikan sistem moneter internasional.

Organisasi-organisasi internasional yang melahirkan perjanjian internasional guna mengatur kegiatan ekonomi

³⁴ Normin S. Pakpahan, "Pengaruh Perjanjian WTO Pada Pembentukan Hukum Ekonomi Nasional", Jurnal Hukum Bisnis Vol. 3, YPHB, Jakarta, 1998, hal. 39.

internasional ternyata berperan juga mendorong terciptanya perkembangan berbagai aturan dan prinsip perdagangan internasional. Perkembangan berbagai aturan tersebut tidak terlepas dari adanya perubahan pola perdagangan luar negeri dan perkembangan zaman yang ada.

Pola perdagangan luar negeri dipengaruhi oleh banyak faktor dalam mencapai perkembangan dan kemajuannya. Salah satu faktor dominan yang mampu mengubah pola perdagangan luar negeri adalah kemajuan teknologi, terutama teknologi informasi. Pesatnya perkembangan teknologi ini telah mengubah berbagai bentuk bisnis dan tata perekonomian dunia.

Pergerakan perdagangan dan hal-hal lain yang berhubungan dengan masalah informasi merupakan bagian yang penting dalam infrastruktur perdagangan luar negeri. Dunia bisnis telah menjelajah seluruh belahan bumi melalui transmisi dan pertukaran informasi perdagangan, perangkat lunak, serta jasa elektronik. Perkembangan ini merupakan suatu bentuk revolusi dimana inti dari efisiensi diperoleh dengan adanya perubahan dari penggunaan kertas kerja menjadi pertukaran data secara elektronik dalam ekonomi global. Perkembangan teknologi komunikasi yang cepat dan perluasan penggunaan jaringan komputer pada akhirnya mampu menciptakan

sistem perdagangan elektronik global (*global electronic trading system*).³⁵

A.1.3.2. Sistem Perdagangan Elektronik Global (*Global Electronic Trading System*)

Sistem perdagangan elektronik global sebenarnya tidak terlepas dari era ekonomi digital yang sedang terjadi saat ini. Era ekonomi digital menunjukkan adanya peranan yang semakin meningkat dari teknologi informasi di seluruh aspek ekonomi. Teknologi informasi dan komunikasi khususnya internet telah mampu mentransformasi seluruh kegiatan perdagangan.

Perwujudan dari sistem perdagangan elektronik global semakin nyata sejak kegiatan ekonomi mulai memanfaatkan teknologi tinggi *cyberspace* melalui media elektronik dalam melakukan transaksi perdagangan. Kegiatan ini seringkali disebut dengan *electronic commerce*. Dengan adanya perkembangan *electronic commerce* yang pesat maka negara-negara di dunia mulai memikirkan penggunaan media ini pada bidang-bidang yang berhubungan dengan kelancaran perdagangan luar negeri.

WTO melalui *Ministerial Conference* yang diselenggarakan bulan Mei 1998 dan menghasilkan *Declaration on Global Electronic Commerce* mengakui bahwa *global electronic*

³⁵ International Chamber of Commerce (ICC), "*General Usage for International Digitally Ensured Commerce (GUIDEC)*", <http://www.iccbo.org>, 1999, hal. 4.

commerce saat ini sedang mengalami pertumbuhan dan mampu membentuk peluang baru di dunia perdagangan. Untuk itu diperlukan suatu program kerja yang mampu membahas segala persoalan di bidang perdagangan yang berhubungan dengan *electronic commerce*, termasuk melibatkan badan-badan yang relevan dengan WTO. Secara lengkap para anggota konferensi menyatakan :

*"The general Council shall establish a comprehensive work program to examine all trade-related issues relating to global electronic commerce, including those issue identified by Members. The work program will involve the relevant World Trade Organization (WTO) bodies, take into account the economic, financial, and development needs of developing countries, and recognize that work is also being undertaken in other international for."*³⁶

Keberhasilan *electronic commerce* sebenarnya bukan menjadi tanggung jawab organisasi-organisasi dunia saja. Menurut presiden William J. Clinton dalam pidatonya yang berjudul *A Framework for Global Electronic Commerce* pada tanggal 1 Juli 1997 menyebutkan bahwa *global electronic commerce* perlu mendapat dukungan dari pemerintah negara-negara di dunia. *"Government can have a profound effect on the growth of electronic commerce. By their actions, they can facilitate electronic trade or inhibit it. Government official should respect the unique nature of the medium and recognize that widespread composition*

³⁶ WTO, "Declaration on Global Electronic Commerce", <http://www.wto.org>, 1998, hal. 1-2.

*and increased consumer choice should be the defining features of the new digital marketplace. They should adopt a market approach to electronic commerce that facilitates the emergence of a global, transparent, and predictable, legal environment to support business and commerce.*³⁷

Pembentukan sistem perdagangan elektronik global pada dasarnya menggunakan sistem pertukaran data secara elektronik yang biasa disebut EDI (*Electronic Data Interchange*). Penggunaan sistem ini tidak hanya dilakukan oleh para pelaku ekonomi tetapi juga instansi pemerintah yang banyak berhubungan dengan dunia perdagangan luar negeri. Instansi tersebut adalah pabean sehingga Sistem EDI yang digunakan adalah Sistem EDI Kepabeanan.

A.2. Sistem EDI Kepabeanan

A.2.1. Pengertian Sistem EDI Kepabeanan

EDI adalah suatu sistem pertukaran data secara elektronik dari satu aplikasi ke aplikasi yang lain dengan menggunakan format standar yang telah disepakati bersama.³⁸ Dalam United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) :

*"Electronic Data Interchange (EDI) means the electronic transfer from computer to computer of information using an agreed standard to structure the information".*³⁹

³⁷ Clinton, William, J, "Framework For Global Electronic Commerce", <http://www.wcoomd.org>, 1997

³⁸ PT. EDI Indonesia, "Definisi EDI", <http://www.edi-indonesia.com>, 1999, hal. 1.

³⁹ UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce (1996). Extract from the US Framework for Global Electronic Commerce, 1997..

Sedangkan istilah *customs* atau kepabeanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan lalu lintas barang yang masuk dan keluar daerah pabean dan pemungutan bea masuk.⁴⁰

Sistem EDI Kepabeanan adalah suatu sistem pertukaran dokumen elektronik yang dikembangkan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) untuk menyampaikan dokumen pabean secara elektronik dengan memanfaatkan jaringan EDI BisnisNet.⁴¹

Pada layanan elektronik ini dokumen pabean akan lebih cepat sampai ke kantor Pabean untuk segera diproses, juga mitra-mitra DJBC akan akan memperoleh respon/jawaban atas pengajuan dokumen secara elektronik melalui BisnisNET.

Manfaat dari penggunaan Sistem EDI Kepabeanan adalah :

- 1) Penyampaian atau penerimaan informasi (dokumen) lebih cepat sehingga pelayanan dapat segera diperoleh, tanpa perlu datang ke Kantor Pabean;
- 2) Pertukaran informasi dilakukan antar aplikasi sehingga tidak perlu proses *reentry* data di sisi penerima dan tidak perlu proses *printing* di sisi pengirim;

⁴⁰ Pasal 1 Undang - undang No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan. Pengertian ini memang lebih lengkap bila dibandingkan dengan istilah *customs* yang terdapat dalam Black's Law Dictionary, 1979, op. cit., hal. 348. Dalam Dictionary ini disebutkan bahwa *the term of customs is usually to those taxes which are payable upon goods and merchandise imported or exported. The controll, tribut, or tariff payable upon merchandise exported or imported.*

⁴¹ Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, "EDI Kepabeanan", <http://www.beacukai.go.id>, 1998, hal. 1.

- 3) Mendukung terbentuknya *electronic trading* dan meningkatkan kualitas pelayanan.

Penggunaan Sistem EDI Kepabeanan tidak terlepas dari digunakannya dokumen-dokumen standar. Adapun dokumen standar dari Sistem EDI Kepabeanan adalah :⁴²

- 1) CUSREP (*Customs Conveyance Report Message*), yaitu dokumen Pemberitahuan Kedatangan Sarana Pengangkut;
- 2) CUSCAR (*Customs Cargo Report Message*), yaitu dokumen Pemberitahuan Umum;
- 3) CUSDEC (*Customs Declaration Message*), yaitu dokumen Pemberitahuan Impor Barang;
- 4) CUSRES (*Customs Respons Message*), yaitu Pemberitahuan Respon-respon dari kantor Pabean kepada Mitranya;
- 5) CREADV (*Credit Advise Message*), yaitu pemberitahuan bank kepada kantor pabean mengenai pembayaran bea masuk dan pajak dalam rangka impor yang dilakukan importir.

Saat ini Indonesia telah memiliki Undang - undang No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan. Undang - undang ini merupakan produk hukum yang berasaskan keadilan, menjunjung tinggi hak setiap anggota masyarakat dan menempatkan kewajiban pabean sebagai kewajiban kenegaraan yang mencerminkan peran serta masyarakat dalam menghimpun dana melalui pembayaran bea masuk, sehingg undang-

⁴² Loc. Cit.

undang ini juga harus dapat menjamin kepentingan masyarakat, kelancaran arus barang dan dokumen, serta menciptakan iklim usaha yang mendorong laju pembangunan.

Keberhasilan undang-undang sebagai produk hukum perlu ditunjang oleh sarana dan prasarana lain, misalnya penggunaan teknologi modern dalam memperlancar proses perdagangan. Salah satu sarana teknologi tersebut adalah digunakannya Sistem EDI Kepabeanan.

Guna lebih menunjang pengoperasionalan Sistem EDI Kepabeanan, pemerintah dalam hal ini adalah Menteri Keuangan dan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai telah mengatur masalah EDI di dalam berbagai peraturan perundang-undangan. Hal ini menunjukkan bahwa masalah EDI telah diatur dalam hukum kepabeanan Indonesia. Penggunaan sistem EDI dalam perdagangan luar negeri sebenarnya tidak semata-mata bertujuan memperlancar arus barang, tetapi diharapkan juga dapat membantu aparat dalam memerangi pelanggaran di bidang kepabeanan melalui suatu sistem pengawasan.

A.2.2. Peran *World Customs Organization* (WCO) Dalam Sejarah Timbulnya Sistem EDI

Penggunaan sistem EDI di bidang Kepabeanan tidak terlepas dari peranan Organisasi Kepabeanan Dunia atau *World Customs Organization* (WCO). WCO merupakan organisasi pemerintahan dibidang kepabeanan yang independen. Organisasi ini didirikan pada tanggal 15 Desember 1950 dan bermarkas di Brussel. Secara formal WCO dikenal pula dengan nama

Customs Cooperation Council (CCC). Dalam beberapa tahun terakhir ini, *ADP Sub-Committee* sebagai bagian dari *Permanent Technical Committee* di dalam WTO telah melakukan berbagai usaha dalam memajukan sistem EDI. Sebuah kelompok kerja yang khusus yaitu *The EDI Advisory Group* pada mulanya hanya membahas berbagai persoalan teknis yang berhubungan dengan pengembangan sistem EDI Kepabeanan secara internasional dalam bentuk UN/EDIFACT. Sejak saat itu negara-negara yang menggunakan UN/EDIFACT mengalami perkembangan dan banyak administrasi kepabeanan mulai mengimplemantasikan penggunaan sistem ini.

UN/EDIFACT merupakan suatu aturan tentang penggunaan EDI dalam bidang administrasi (Kepabeanan), perdagangan dan transportasi. Secara lengkap definisi dari UN/EDIFACT adalah :

*United Nations rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport. They comprise a set internationally agreed standards, directories and guidelines for the electronic interchange of structured data, and in particular that related to trade in goods and services, between independent computerized information systems.*⁴³

Masalah administrasi, perdagangan dan transportasi merupakan masalah yang sangat berkaitan dengan kepabeanan. Dengan demikian pengembangan sistem EDI dibidang kepabeanan memang perlu didasari oleh standar atau format sebagaimana yang telah ditetapkan oleh UN/EDIFACT. UN/EDIFACT merupakan suatu standar dan pedoman

⁴³ WCO, "Rekomendation of The Customs co-operation Council Concerning The Use of UN/EDIFACT Rules for Electronic Data Interchange", <http://www/wcoomd.org> organisasi., 1997, hal..

internasional dalam melakukan pertukaran data, khususnya yang berhubungan dengan perdagangan barang atau jasa dapat menggunakan sistem informasi komputer.

Pada prinsipnya sistem EDI Kepabeanan bertujuan agar para pelaku perdagangan luar negeri yaitu eksportir dan importir dapat menyampaikan data ekspor dan impor serta memperoleh izin atas barang secara elektronik. Keberhasilan transformasi data ini akan berhasil jika pabean mampu berinteraksi dengan komunitas perdagangan secara cepat dan efisien, termasuk mengurangi penggunaan kertas dalam prosedur ekspor impor. Untuk itulah sistem EDI mulai diterapkan dalam bidang perdagangan luar negeri .

Banyak alasan yang menyebabkan administrasi kepebeanan bersedia menerapkan sistem EDI ini. Hal yang paling utama adalah sistem ini mampu menekan biaya yang cukup tinggi bila dibandingkan dengan cara manual. Penekanan biaya dalam prosedur ekspor impor ini tidak sekedar diperoleh melalui pengurangan kertas. Hal yang utama adalah mengurangi keterlibatan manusia dalam interaksi administrasi yang dapat membuka peluang praktek-praktek kolusi.

Penggunaan sistem EDI Kepabeanan sebenarnya juga didasari oleh adanya pergeseran pemikiran atas fungsi pabean, khususnya dalam hal memberikan pelayanan kepada para pelaku perdagangan luar negeri. Pabean harus selalu dapat memberikan pelayanan terbaik bagi komunitas perdagangan. Dalam menghadapi globalisasi fungsi pabean tidak lagi

sekedar sebagai *government revenue*, melainkan lebih mengarah kepada fungsi *trade facilitator*. Dengan penggunaan EDI sebagai alat pendukung kelancaran tugas kepabeanan, segala kesalahan dan kegagalan proses diharapkan tidak sering terjadi, sehingga proses perdagangan luar negeri yang lancar dan menguntungkan dapat terwujud.

Cooperation Agreement yang dilakukan oleh WCO dan *International Chamber of Commerce (ICC)* dalam meningkatkan dan mendukung efisiensi pengawasan dan kemudahan di bidang kepabeanan menyebutkan bahwa:

*"Customs administrations play a key role in international trade, and that the manner in which they implement their responsibilities can have a substantial impact on the ease, cost and speed of movement of goods across international borders."*⁴⁴

Sistem EDI selalu mengalami perkembangan dan penerapannya menggunakan teknik yang beragam. Walaupun UN/EDIFACT merupakan standar yang baik, namun tidak semua negara dapat menerapkannya. Untuk mengantisipasi hal ini, pengembangan terhadap sistem EDI merupakan hal yang utama. Dengan kata lain walaupun standart atau format dalam penggunaan sistem EDI telah ditetapkan oleh UN/EDIFACT, namun pengembangan selanjutnya tetap bergantung pada negara-negara yang menerapkannya.

⁴⁴ ICC, *"Cooperation Agreement between the World Customs Organization and the international Chamber of Commerce to Promote and Support Efficiency in Customs Control and organitatio"s*, Hongkong, June, 19, 1999 <http://www.iccwbo.org>, hal. 1.

Salah satu bentuk pengembangan dari sistem EDI menurut UN/EDIFACT adalah digunakannya *Value Added Network Services* (VANS) yang menggunakan sistem X400 (X435) untuk pengiriman pesan. Banyak administrasi kepabeanan yang melakukan pengembangan sendiri atas model standar yang telah mereka terima. Pengembangan ini disesuaikan dengan kebutuhan dan manfaat dari penggunaan EDI secara umum, serta bergantung pula dengan tipe data yang akan ditransfer dan para pihak yang terlibat.

Dengan adanya pendekana manfaat dan kebutuhan maka adalah wajar jika pabean lebih memusatkan perhatian kepada para eksportir dan importir dalam posisi sebagai *client* atau pelanggan. Dengan cara ini pabean dapat bersikap lebih luwes. Konsekuensinya penggunaan sistem EDI harus menggunakan konsep "*electronic commerce*" agar dapat memberi manfaat bagi para pelaku eksportir dan importir serta pabean itu sendiri.

Terminologi "*electronic commerce*" saat ini relatif banyak digunakan dan merupakan hal yang baru di dunia bisnis. Banyak lembaga dan instansi pemerintah termasuk pabean yang telah siap menggunakan konsep "*electronic commerce*" ini dalam menjalankan tugas mereka. Dalam *electronic commerce* penyampaian informasi dilakukan secara elektronik dengan menggunakan EDI, e-mail, fax, dan sebagainya. Pada intinya *electronic commerce* berarti *organizational business electronically*⁴⁵ atau secara lengkap dapat pula disebutkan "*a way of conducting business by*

⁴⁵ WCO, "*Electronic Commerce For Customs (Annex to Doc. 39.686 E)*", <http://www.wcoomd.org>, hal. 2.

*utilizing computer and technology to exchange data between independent organization computer information systems in order to complete a business transaction".*⁴⁶

Agar tidak menimbulkan pengertian yang tumpang tindih antara *electronic commerce* dan EDI, maka ruang lingkup dari penggunaan *electronic commerce* di bidang kepabeanan harus diterapkan secara jelas. EDI dapat didefinisikan sebagai pertukaran data yang menggunakan sistem komputer (*the exchange of structured data between computer system*)⁴⁷. Sedangkan *electronic commerce* mencakup EDI dan seluruh teknologi yang memerlukan pertukaran informasi antar pelaku bisnis secara elektronik. Hal ini dirasa perlu mengingat informasi itu sendiri terdiri dari data terstruktur (menggunakan *standard message format*), pesan (teks atau gambar yang tidak terstruktur), dan bunyi (*voice mail*).

Electronic commerce saat ini memang merupakan hal penting yang harus digunakan dalam administrasi kepabeanan. Melalui sistem EDI penggunaan teknologi tersebut lebih mengarah kepada kelancaran arus barang ekspor dan impor. Dalam skala yang lebih luas EDI dapat diterapkan untuk mengirim informasi cargo dan data pernyataan barang dari pelaku perdagangan kepada pabean. Di sinilah pola pertumbuhan *electronic commerce* juga akan meningkat.

⁴⁶ *Loc. Cit.*

⁴⁷ *Ibid*, hal. 3.

Dengan semakin luasnya pabean maka penerapan *electronic commerce* juga semakin penting. Walaupun demikian pabean harus senantiasa memperhatikan dampak dari penggunaan teknologi tinggi dalam setiap tindakan operasional mereka. Teknologi yang digunakan harus benar-benar mampu memberi solusi efektif terhadap tugas-tugas pabean. Selain itu manfaat juga harus benar-benar dirasakan oleh komunitas bisnis dan seluruh pihak yang terlibat di dalamnya.

A.2.3. Penggunaan Sistem EDI di Indonesia

Indonesia adalah sebagai salah satu anggota WCO yaitu sejak 30 April 1957 dan telah mulai menerapkan sistem EDI dalam pelaksanaan prosedur kepabeanan. Masalah kepabeanan di Indonesia ditangani oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, sehingga sistem EDI Kepabeanan dapat pula diartikan sebagai suatu sistem pertukaran dokumen elektronik yang dikembangkan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk menyampaikan dokumen pabean secara elektronik dengan memanfaatkan jaringan EDI BisnisNET.⁴⁸

Penyelenggara penyedia sistem EDI itu sendiri dilakukan oleh PT EDI Indonesia. Perusahaan yang berdiri sejak 1 Juni 1995 ini merupakan anak perusahaan dari PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II dan PT Sisindosat Lintasbuana (salah satu anak perusahaan PT (Persero) Indosat). Kedua

⁴⁸ DJBC, *op.cit.* hal. 1.

perusahaan induk dari PT EDI Indonesia merupakan profesional dalam bidang kepelabuhanan dan sistem telekomunikasi.

PT EDI Indonesia telah memiliki izin operasi dari menteri Pariwisata Pos dan Telekomunikasi melalui Surat Keputusan No.KM.89/HK/501/PPT-95 yang dikeluarkan pada tanggal 6 Desember 1995 serta keputusan Menteri Keuangan No.93/KM/01/1996 pada tanggal 26 February 1996 tentang pembentukan "*steering Committee*" untuk mengimplementasi EDI Kepabeanan. Sedangkan perjanjian kerjasama dengan Unit Terminal Peti Kemas (UPTK) Pelabuhan Tanjung Priok dilakukan dengan perjanjian bernomor HK.56/I/5/UPTK-96.

Agar pelaku perdagangan luar negeri dapat memanfaatkan sistem EDI Kepabeanan, para pelaku tersebut terlebih dahulu harus mendaftarkan diri ke kantor pabean setempat dan menandatangani perjanjian bilateral mengenai sistem EDI Kepabeanan (*trading partnership agreement* atau TPA). Bagi para pelaku perdagangan luar negeri yang berhubungan dengan beberapa kantor pabean maka harus mendaftarkan diri dan menandatangani TPA dengan setiap kantor pabean dimana dokumen oleh masing-masing pengguna sistem EDI, yaitu kantor pabean dan mitranya sehubungan dengan digunakannya pengiriman dokumen secara EDI.

Bagi para pelaku perdagangan luar negeri yang belum menjadi pelanggan EDI dapat mendaftarkan diri menjadi pelanggan EDI (BiznisNET) ke PT. EDI Indonesia. Selain menjadi pelanggan jaringan EDI,

penggunaan sistem ini perlu juga didukung oleh komponen utama sebagai berikut :⁴⁹

1. Pedoman implementasi
2. Program aplikasi komputer yang dapat membentuk dokumen serta menerima pemberitahuan-pemberitahuan Bea dan Cukai (*Customs respons*)
3. *Software* translator EDI dan modul komunikasi data (TIP support)
4. Perangkat komunikasi data (modern)
5. Fasilitas telekomunikasi (misal telepon)

Guna lebih memperluas penggunaan dan pemanfaatan dari sistem EDI Kepabeanan bagi para pelaku perdagangan luar negeri, penggunaan sistem ini dapat pula dirasakan melalui perusahaan Warung EDI. Menurut SE Nomor SE-01/BC/1998 tanggal 27 Januari 1998 tentang Pendirian Warung EDI dijelaskan bahwa Warung EDI adalah suatu perusahaan yang berbentuk badan hukum yang melakukan penjualan jasa kepada para importir atau eksportir untuk melakukan *entry* data PIB atau PEB ke Bea dan Cukai melalui media elektronik dengan sistem *Electronic Data Interchange (EDI)*.

Izin pendirian dan pencabutan Warung EDI diberikan oleh Direktur Jenderal Bea dan Cukai. Untuk mendapatkan izin tersebut perusahaan/badan hukum yang bersangkutan mengajukan permohonan kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai melalui Kepala Pelayanan setempat. Pengawasan

⁴⁹ DJBC, *op.cit.* hal. 2.

terhadap Warung EDI dilakukan oleh Kepala Kantor Pelayanan di wilayah tempat Warung EDI yang bersangkutan beroperasi dengan mengutamakan bimbingan pelayanan yang sebaik-baiknya kepada pengguna jasa.

PT. EDI Indonesia telah berusaha menyediakan kebutuhan sistem tersebut dengan merancang suatu arsitektur komunikasi data antar jaringan. Rancangan tersebut dinamakan *EDI VAN (Electronic Data Interchange Value Added Network)* dengan berbasis pada standar internasional yang dikoordinasi oleh PBB (*EDI for Administration, Commerce and Transport*).

EDI VAN diharapkan mampu memenuhi kebutuhan standar dokumen agar tercapai interpretasi yang tepat terhadap dokumen/data yang dipertukarkan. *EDI VAN* diharapkan juga mampu menjadi sebuah sistem yang dapat mengadopsi keanekaragaman aplikasi dalam suatu lingkungan bisnis yang senantiasa berkembang.

Dalam hubungannya dengan dokumen Kepabeanan, sistem ini akan melakukan penyerahan dokumen pabean oleh mitra kerja pabean, serta pemberian keputusan pabean oleh administrasi pabean dengan menggunakan format standar internasional antar aplikasi komputer melalui sarana komunikasi data. Dalam sistem ini akan melibatkan semua entitas Kepabeanan seperti importir, eksportir, kantor Bea dan Cukai, bank devisa, dan sebagainya. Pihak-pihak tersebut sebenarnya sangat berhubungan dalam pelaksanaan teknis.

Setiap negara mempunyai peraturan serta sistem perdagangan yang berbeda-beda, karena itu semua pihak yang terlibat dalam transaksi

perdagangan luar negeri, baik para pengusaha maupun instansi-instansi terkait, perlu mengikuti perkembangan peraturan serta sistem perdagangan luar negeri.

B. Arti Pentingnya Sistem EDI Bagi Pelaksanaan Prosedur Kepabeanan

B.1. Dokumen Transaksi Perdagangan Luar Negeri dan EDI

B.1.1. Dokumen Yang Harus Dipenuhi Dalam Transaksi Perdagangan Luar Negeri

Sesuai dengan pengertiannya, penggunaan sistem EDI memang tidak terlepas dari digunakannya dokumen hukum dalam perdagangan luar negeri. Dokumen hukum dalam perdagangan luar negeri sangat berhubungan dengan proses ekspor dan impor yang dilakukan antar pelaku bisnis. Menurut pengertiannya dokumen adalah suatu instrumen tertulis yang mengandung fakta-fakta, angka-angka atau keterangan lain yang dipakai sebagai alat bukti.⁵⁰ Dengan dapat digunakannya instrumen ini sebagai alat bukti maka dokumen memiliki kekuatan hukum dan dapat disebut dengan dokumen hukum.

Dokumen yang digunakan dalam proses ekspor berbeda dengan dokumen yang digunakan dalam proses impor. Hal ini disebabkan karena kedua proses tersebut menunjukkan kegiatan yang berlawanan. Ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean suatu negara atau

⁵⁰ Roselyne Hutabarat, "*Transaksi Ekspor Impor*", Erlangga jakar, 1994, hal. 725.

menjual barang dan jasa ke luar batas wilayah negara.⁵¹ Sedangkan impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean suatu negara atau membeli barang dan jasa dari luar daerah pabean.⁵²

Kelengkapan dokumen merupakan bagian yang penting dalam pelaksanaan tata tertib ekspor dan impor. Kesalahan pengisian dan ketidaklengkapan dokumen dapat menyebabkan kerugian yang cukup besar bagi para eksportir dan importir itu sendiri serta dapat menimbulkan kesukaran-kesukaran dalam melaksanakan perdagangan luar negeri. Kelengkapan dokumen ini juga berhubungan dengan pihak-pihak yang terkait dengan perdagangan luar negeri, yaitu Bea dan Cukai, Bank, Asuransi, *Surveyor* (Badan Pemeriksa), Maskapai Pelayaran, *Freight Forwarder*, EMKL atau EMKU.

Secara umum dokumen yang biasa digunakan dalam proses ekspor terdiri dari:⁵³

- 1) Laporan Pemeriksaan *Surveyor* (LPS-E) bagi ekspor yang menggunakan fasilitas pembebasan bea masuk, penangguhan PPN/PPnBM dan pengembalian bea masuk serta pembayaran pendahuluan PPN/PPnBM
- 2) Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) atau PEBT
- 3) *Bill of lading* ((B/I.) atau *Airway Bill* (AWB)

⁵¹ ELIPS, *op.cit.* hal. 61.

⁵² *Ibid*, hal. 82.

⁵³ Depperindag, "*Petunjuk Ekspor Indonesia*", Departemen Perindustrian dan Perdagangan, Jakarta, 1999, h. 14

- 4) *Invoice*
- 5) *Packing list*
- 6) Surat Keterangan Asal (SKA)
- 7) Asuransi (jika diminta oleh pembeli)
- 8) Nomor Pokok Wajib Pajak
- 9) Surat Pernyataan Mutu (SPM) atau Sertifikat Mutu (SM)

Sedangkan dalam proses impor, dokumen yang diperlukan adalah :

- 1) Surat kuasa dari penerima barang
- 2) Laporan Kebenaran Barang (LKB)
- 3) Pemberitahuan Impor Barang/Pemberitahuan Impor Barang Untuk Dipakai (PIB/PIUD)
- 4) Surat Tanda Setor Bea Masuk (STS BM)
- 5) Surat Tanda Setor Pajak Penjualan (STS PPN)
- 6) Surat Tanda Setor Pajak Penghasilan (STS PPH) yang dilegalisir oleh Kanwil pajak setempat
- 7) *Bill of Lading Asli*
- 8) Asuransi
- 9) *Invoice*
- 10) *Packing list.*

Dalam perdagangan luar negeri, proses Kepabeanan merupakan hal yang penting. Diantara dokumen yang bersifat umum tersebut, ada dokumen-dokumen tertentu yang harus mendapat persetujuan dari pihak

pabean. Di Indonesia, masalah Kepabeanan berada dibawah pengawasan dan tanggung jawab dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

Dalam proses ekspor, dokumen utama yang harus diisi dengan benar agar memperoleh persetujuan Bea dan Cukai adalah PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang). Penggunaan formulir PEB termuat dalam Surat Keputusan Menteri Keuangan No.1012/KMK.00/1991 tahun 1991 tentang Pemberitahuan Ekspor Barang. PEB merupakan satu-satunya dokumen yang diserahkan kepada Bea dan Cukai dan berguna untuk *Customs Clearance* di negara/ pelabuhan asal barang, dokumen utama untuk keperluan statistik perdagangan dan penetapan pajak ekspor.

Berbeda dengan proses ekspor, dalam proses impor Bea dan Cukai mensyaratkan adanya dokumen-dokumen lain yang harus dipenuhi oleh importir dalam menentukan *customs clearance*. Hal ini disebabkan karena proses pengawasan di bidang impor memang lebih ketat bila dibandingkan dengan proses ekspor. Proses impor pada dasarnya memasukkan barang ke wilayah Indonesia/daerah pabean dan pembelian atas barang impor akan mengurangi devisa negara. Di lain pihak penjualan atas barang-barang ekspor akan menambah pendapatan atau devisa negara.

Dengan digunakannya sistem EDI, penggunaan dokumen dalam perdagangan luar negeri dan proses pada khususnya akan menggunakan dokumen-dokumen khusus selain dokumen-dokumen yang bersifat umum. Dokumen-dokumen khusus tersebut merupakan dokumen standar yang berbentuk elektronik. Digunakannya dokumen standar pada sistem EDI

Kepabeanan sebenarnya didasari oleh keinginan untuk menciptakan harmonisasi dan kemudahan prosedur Kepabeanan sebagaimana telah ditetapkan oleh WCO.

B.1.2 KONOSEMEN (BILLS OF LADING)

Konosemen atau Bills of Lading merupakan salah satu dokumen yang sangat penting dalam pengangkutan barang melalui laut dengan menggunakan kapal. Pengangkutan barang adalah usaha untuk membawa barang-barang dari pihak ekspediter ke tempat yang diperjanjikan dengan menggunakan alat angkut, dalam hal ini adalah kapal, yang dioperasikan oleh pihak pengangkut, terhadap mana pihak pengangkut mendapat imbalan berupa pembayaran sejumlah uang. Kewajiban dari pihak pengirim barang adalah membayar upah angkut, sedangkan hak dari pengirim tersebut adalah dikirimnya barang sampai ke tempat tujuan. Pihak pengangkut (ekspediter) adalah terdiri dari pihak pengusaha kapal (reder) atau bukan. Sementara itu hak dari pihak pengangkut adalah menerima upah angkut, sedangkan kewajibannya yang terpenting adalah sebagai berikut :

- a. Mengangkut barang sampai ke tempat tujuan.
- b. Laik laut (seaworthiness), maksudnya pihak pengangkut wajib menjamin bahwa kapal tersebut cukup kuat serta dapat dan tahan berlayar di laut.

- c. Kewaspadaan (due Dispatch), maksudnya adalah bahwa pihak pengangkut wajib membawa barang dengan cara yang waspada dan penuh kehati-hatian.
- d. Rute yang wajar (proper route), maksudnya adalah barang diangkut ke tempat tujuan dan tidak menyimpang ke tempat lain. Hanya dalam hal force majeure dibenarkan penyimpangan-penyimpangan (deviation) yang layak (reasonable).⁵⁴

Untuk istilah konosemen ini dalam bahasa Belanda disebut dengan "Cognossement" sedangkan dalam bahasa Inggris disebut dengan "Bills of Lading". Yang dimaksud dengan konosemen adalah suatu surat berharga yang bertanggal, dalam mana dinyatakan bahwa pihak perusahaan pengangkutan telah menerima barang-barang tertentu dengan penyebutan rincian barang yang tersebut, untuk diangkut ke suatu tempat tujuan tertentu dengan kapalnya dan menyerahkan barang tersebut kepada orang tertentu dengan syarat-syarat tertentu. Dari pengertian konosemen seperti tersebut diatas terlihat bahwa elemen-elemen yuridis dari suatu konosemen adalah sebagai berikut :

- a. Konosemen adalah suatu surat berharga;
- b. Pengakuan pengangkut bahwa pengangkut telah menerima barang tertentu;
- c. Kesanggupan pengangkut untuk mengangkut barang tersebut;
- d. Kesanggupan pengangkut untuk menyerahkan barang kepada pihak

⁵⁴ Munir Fuady, *Pengantar Hukum Bisnis, Menata Bisnis Modern di era Global*, 2002, hal.266-267.

tertentu;

- e. Barang diserahkan dengan syarat-syarat penyerahan yang telah ditentukan.

Tentang konosemen ini diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan berbagai ketentuan internasional. Suatu konosemen dapat beralih dan diperalihkan (diperjual-belikan) kepada pihak lain. Akan tetapi sebenarnya suatu konosemen mempunyai fungsi yuridis sebagai berikut :

- a. Sebagai tanda terima barang;
- b. Sebagai perjanjian pengangkutan;
- c. Sebagai surat berharga.⁵⁵

Sesuai dengan ketentuan yang berlaku (KUH Dagang), maka ada (tiga) jenis konosemen, yaitu sebagai berikut :

- a. Konosemen atas pembawa (on bearer)

Dalam hal ini barang diberikan kepada siapa saja yang membawa konosemen tersebut;

- b. Konosemen atas nama

Dalam hal ini barang diberikan kepada siapa yang namanya ada dalam konosemen tersebut;

- c. Konosemen atas tunjuk/pengganti

Dalam hal ini barang diberikan kepada siapa saja yang ditunjuk oleh pengirim barang atau penggantinya.

⁵⁵ Munir Fuady, op.cit., 2002, hal 184 dan 268.

Karena konosemen merupakan surat berharga, maka suatu konosemen dapat diperdagangkan atau diperjual belikan kepada pihak ketiga. Cara pemindahan hak atas konosemen tersebut berbeda menurut jenis konosemen. Konosemen atas nama, hanya dapat dipindahkan bila nama tersebut belum ditulis dan kepada siapa pemegang terakhirlah nama tersebut ditulis. Konosemen atas pembawa tidak menyebutkan siapa nama pemegangnya, sehingga pemindahan hak atas konosemen tersebut dilakukan hanya dengan cara pemindahan fisik dari konosemen tersebut. Sedangkan pemindahan konosemen atas tunjuk/pengganti adalah dengan cara endorsemen, yaitu dengan mencatat pemindahan tersebut di bagian belakang dari konosemen tersebut.

B.1.3. Dokumen Standar Yang Dipergunakan Dalam Sistem EDI

Dokumen khusus atau dokumen standar berhubungan dengan digunakannya sistem EDI Kepabeanan. Sebagai salah satu negara anggota WCO maka adalah keharusan bagi Indonesia untuk turut menciptakan harmonisasi dan kemudahan prosedur Kepabeanan. Salah satu cara untuk mewujudkan tujuan tersebut adalah melalui penggunaan sistem EDI Kepabeanan. Adapun dokumen standar yang digunakan dalam sistem EDI Kepabeanan adalah CUSREP (*Customs Conveyance Report Message*), CUSCAR (*Customs Cargo Report Message*), CUSDEC (*Customs Declaration Message*), CUSRES (*Customs Respons Message*), dan CREADV (*Customs Credit Advise Message*).

Dokumen standar tersebut sebenarnya digunakan sebagai dokumen pemberitahuan kedatangan sarana pengangkut, dokumen pemberitahuan umum, dokumen pemberitahuan impor barang, pemberitahuan respon-respon dari kantor pabean kepada mitranya, dan pemberitahuan bank kepada kantor pabean mengenai pembayaran bea masuk dan pajak impor yang dilakukan oleh importir.

Digunakannya berbagai bentuk dokumen standar menunjukkan bahwa penggunaan sistem EDI tidak terbatas pada hubungan antara pihak importir/eksportir dengan Bea dan Cukai. Penggunaan sistem ini juga menunjukkan adanya hubungan dengan pihak lain seperti bank, khususnya dalam hal CREADV (*Credit Advise Message*) atau pemberitahuan bank kepada kantor pabean mengenai pembayaran bea masuk dan pajak dalam rangka impor yang dilakukan oleh importir.

Untuk saat ini prosedur Kepabeanan yang siap dilayani secara elektronik oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai adalah prosedur Kepabeanan di bidang impor, yaitu:⁵⁶

- 1) *Cargo Manifesting*, dengan sistem EDI ini dokumen dari agen pelayaran atau perdagangan dapat disampaikan secara elektronik kepada kantor pabean melalui EDI *Mailbox* kantor pabean di jaringan EDI BisnisNET. Untuk setiap jenis dokumen pabean yang disampaikan, kantor pabean akan memberikan nomor penerimaan dokumen pabean tersebut.

⁵⁶ Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, *op.cit.* hal. 1.

2) *Cargo Realising*, dengan asas *self assessment* importir/PPJK menyusun PIB untuk diajukan kepada kantor pabean rangka pembayaran bea masuk dan pajak dalam rangka impor melalui Bank Devisa Persepsi. Selanjutnya kantor pabean akan memproses dokumen PIB, sementara bank memberitahu kantor pabean mengenai pembayaran yang dilakukan oleh importir. Pada sistem pelayanan EDI seluruh respon atau jawaban dari kantor pabean akan diterima importir/PPJK secara elektronik, mulai Nomor Penerimaan, Nomor Pendaftaran, Nota-nota, hingga persetujuan pengeluaran barang.

Penggunaan sistem EDI Kepabeanan berhubungan dengan syarat-syarat teknis seperti bentuk pesan, pengaturan tentang standar dan implementasi, perusahaan penyediaan sistem EDI (*provider*), pengembangan komputer dan alat komunikasi, serta pemeliharaannya. Dalam proses Kepabeanan dokumen diwujudkan dalam bentuk *electronic forms*. *Electronic forms* sangat bermanfaat atas pertukaran data atau informasi dalam proses Kepabeanan ini. *Electronic forms* menyediakan bentuk baku yang mampu mengolah data secara otomatis dan menghindari adanya kesalahan pemahaman bahasa diantara pengirim dan penerima data elektronik tersebut. Penggunaan *electronic forms* mampu mengolah data secara tepat, cepat, aman, hemat, dan menghindari kelambatan sebagaimana yang terjadi dalam proses transmisi data secara tradisional.

Penggunaan sistem EDI mengharuskan para pihak mengikuti prosedur khusus dan standar keamanan tertentu. Standar keamanan ini

berhubungan dengan sistem perlindungan data serta kerahasiaan data itu sendiri. Dalam proses Kepabeanan, dokumen elektronik ini tidak saja berhubungan dengan persyaratan teknis, tetapi juga berhubungan dengan pengetahuan tentang verifikasi dan pemeriksaan data (audit).

Verifikasi adalah kegiatan penelitian dokumen pemberitahuan pabean dan cukai beserta dokumen pelengkap pabean dan cukai lainnya yang dilakukan di kantor pabean. Verifikasi dilaksanakan setelah barang dikeluarkan agar tidak mengganggu proses pengeluaran barang.

Tujuan dari verifikasi adalah menentukan tingkat kepatuhan peraturan pabean dan cukai serta mengevaluasi sistem pelaksanaan kerja.

Adapun ruang lingkup dari verifikasi adalah meliputi :

1. Kelengkapan dokumen
2. Kepatuhan tata niaga
3. Kebenaran pengisian dokumen
4. Kebenaran perhitungan
5. Kewajaran jumlah barang
6. Kewajaran nilai pabean
7. Penilaian hasil guna nota intelejen
8. Penilaian penetapan jalur

Masalah verifikasi dan audit merupakan hal penting yang harus dilakukan oleh Bea dan Cukai dalam penggunaan sistem EDI Kepabeanan. Penggunaan sistem EDI menunjukkan adanya transaksi elektronik yang membutuhkan pengesahan secara elektronik. Dokumen hukum dalam

bentuk data elektronik harus mampu mengidentifikasi dan memberi kepastian secara autentik berbagai transaksi yang dilakukan melalui jaringan elektronik ini. Disamping itu dalam hubungannya dengan dokumen hukum elektronik, masalah verifikasi dan audit sangat berhubungan juga dengan fungsi pengawasan dari Bea dan Cukai dalam perdagangan internasional.

B.2. Ciri-Ciri dan Manfaat Serta Fungsi Penggunaan Sistem EDI Dalam Pelaksanaan Prosedur Kepabeanan

B.2.1. Ciri-Ciri Sistem EDI

Telah disebutkan di muka bahwa EDI adalah pertukaran informasi /dokumen bisnis antar aplikasi komputer-antar organisasi/perusahaan secara elektronik dengan mengikuti standard yang disepakati bersama para mitra bisnis.

Untuk dapat mempergunakan sistem EDI untuk kepentingan kepabeanan, maka para pengguna dapat memakai layanan jaringan EDI dari PT. EDI Indonesia yaitu yang disebut BisnisNet. BisnisNet ini dapat diakses melalui telepon, SKDP (Sambungan Kominikasi Data Paket) bagi kota-kota di Indonesia yang telah memiliki fasilitas akses SKDP dan *leased line*. Bekerjasama dengan GEIS (*General Electronic Information Services*), BisnizNet dapat pula diakses secara global melalui jaringan EDI*Express.

Setiap pengguna BiznisNet akan diberi *mailbox* yang memiliki identitas khusus disebut *EDI Number* dan password yang berfungsi sebagai identitas/alamat pengguna/pelanggan jaringan serta menjamin keamanan transaksi dokumen. Di samping *EDI Number*, pelanggan juga akan diberi *Licence Code* sebagai salah satu bentuk pengaman *software*. *Licence Code* ini pada *Intercept Plus* (I-Plus) berupa sederet karakter yang berpasangan dengan *EDI Number*. Sedangkan yang dimaksud dengan I-Plus adalah suatu perangkat lunak/*software* EDI yang memiliki fungsi :

- 1) mengubah data dalam bentuk *in-house format* ke dalam bentuk UN-EDIFACT;
- 2) sebagai modul komunikasi, yaitu melakukan koneksi dengan jaringan EDI untuk mengirimkan dokumen atau menerima dokumen.⁵⁷

Layanan jaringan EDI dari BiznisNet ini menggunakan standard dokumen EDI dalam bentuk format UN-EDIFACT (*EDI for Administration Commerce and Transport*) yang merupakan standard yang direkomendasikan oleh PBB yang diarahkan untuk menjadi standard internasional dalam pertukaran dokumen EDI.

Selain itu, untuk dapat mempergunakan fasilitas layanan BiznisNet ini, para pengguna harus menyediakan sejumlah peralatan yaitu komputer *Personal Computer* (PC), perangkat dan fasilitas komunikasi data (telpon), dan *software* komunikasi data.

⁵⁷ Koesrianti, "Evaluasi Pelaksanaan Sistem Electronic Data Interchange (EDI) di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya", *Yuridika*, Vol. 15 No. 4, Agustus, 2000, hal. 285-286.

1. Aliran Dokumen dalam Pengurusan PIB (Pemberitahuan Impor Barang)

Di dalam pengurusan dokumen dengan sistem EDI ada beberapa langkah yang harus dilakukan. Langkah-langkah tersebut adalah sebagai berikut (aliran dokumen) :

- a. Importir/pemberitahu melakukan pembayaran bea masuk, pajak dan cukai atas barang yang diimpor kepada Bank Devisa Persepsi;
- b. Bank Devisa mengirimkan Debit Advice kepada importir sebagai bukti telah dilakukan pembayaran importir;
- c. Bank mengirimkan copy *Credit Advice* kepada Bea dan Cukai;
- d. Importir melakukan pengiriman PIB secara elektronik kepada Bea dan Cukai;
- e. Bea dan Cukai mengirimkan responden sehubungan dengan PIB yang diterima;
- f. Bea dan Cukai memberikan respon pengeluaran barang (SPPB);
- g. Bank mengirimkan *Credit Advice* atas pembayaran yang telah dilakukan Importir kepada Kantor Kas Negara.

2. Perhitungan Bea, Cukai dan Pajak

Salah satu fasilitas yang tersedia pada Aplikasi PIB EDI ini kalkulasi yang dilakukan secara otomatis oleh aplikasi. Fasilitas ini menunjang Self Assesment yang menjadi salah satu prosedur pengurusan dokumen impor. Dengan demikian jumlah Bea, Cukai dan Pajak yang harus dibayarkan ke Kantor Kas Negara akan dihitung

secara otomatis. Hasilnya akan menjadi masukan bagi penerbitan SSBC (Surat Setoran Bea Masuk) dan SSP (Surat Setoran Pajak). SSBC dan SSP dapat dicetak pada printer maupun ditampilkan (*display*) di layar komputer dengan memilih sub-menu SSBC/SSP pada menu aplikasi. Pencetakan/display dapat dilakukan satu persatu untuk setiap jenis pungutan yang harus dibayar atau sekaligus untuk semua jenis pungutan.

3. Kantor Inspeksi Bea dan Cukai

Pengurusan PIB sistem EDI dilakukan pada Kantor Inspeksi Bea dan Cukai (KIBC) yang telah memiliki fasilitas penerimaan data secara sistem EDI, berupa Perangkat Keras, Perangkat Lunak (*software* EDI) maupun aplikasi antar muka (*interface*) yang men-load dokumen dari jaringan EDI ke dalam *in-house application* pada komputer Bea Cukai.

Kantor Inspeksi yang menjadi tujuan pengurusan dokumen harus ditentukan dalam sub-menu Data Pendukung. KIBC yang dimaksud adalah Kantor Inspeksi yang telah memiliki sistem pengurusan dokumen PIB secara EDI. Kantor Inspeksi terkait ditandai dengan Kode Kantor, *Local Name* serta *EDI Number* yang unik untuk setiap Kantor Inspeksi.

2. Kantor Inspeksi Tujuan Pengiriman PIB

Pengurusan PIB diselesaikan pada kantor Inspeksi yang sesuai dengan tempat bongkar barang. Dengan demikian untuk importir yang

sama maka memiliki kemungkinan tempat pengurusan (Kantor Inspeksi) yang berbeda. Untuk itu perlu ditentukan Kantor Inspeksi tujuan untuk masing-masing PIB yang dibentuknya.

Berdasarkan uraian di atas, dapat dikatakan bahwa ciri-ciri Sistem EDI Kepabeanan adalah tanpa tatap muka, pertukaran data antar sistem aplikasi komputer, format informasi setandar dan tanpa kertas.

B.2.2. Manfaat Penggunaan Sistem EDI

Sistem Edi merupakan suatu langkah pembaharuan yang diambil oleh pemerintah Indonesia untuk menjamin agar perkembangan yang pesat dalam kehidupan nasional, khususnya di bidang perekonomian, termasuk bentuk-bentuk dan praktek penyelenggaraan kegiatan perdagangan luar negeri tetap terjaga kelangsungannya dan berjalan sesuai dengan kebijaksanaan pembangunan nasional sebagaimana diamanatkan dalam GBHN.

Di samping itu, pada tahap akhir diharapkan akan lebih dapat diciptakan kepastian hukum dan tercipta kepastian hukum dan tercipta kemudahan administrasi berkaitan dengan aspek kepabeanan bagi bentuk-bentuk dan praktek penyelenggaraan kegiatan perdagangan luar negeri yang terus berkembang. Langkah pembaharuan ini juga diperlukan dalam rangkaantisipasi era globalisasi ekonomi yang mulai berlaku pada tahun 2003.

Adapun manfaat yang akan didapat dari penggunaan sistem EDI adalah :

- 1) Pertukaran informasi dilakukan antar aplikasi sehingga tidak perlu proses *re-entry* data di sisi penerima, dan tidak perlu proses *printing* di sisi pengirim (*paperless*). Tidak ada kegiatan *re-keying* informasi.
- 2) Mengurangi terjadinya risiko akibat *human error* atau mengurangi terjadinya kesalahan;
- 3) Di sisi manajemen akan turut mendukung integrasi fungsi-fungsi operasional sehingga memudahkan monitoring dan kontrol;
- 4) Mendukung terbentuknya *electronic trading* dan meningkatkan kualitas pelayanan. Informasi lebih aman dan lebih cepat sampai ke KIBC (Kantor Inspeksi Bea & Cukai) dan mengurangi panjang antrian di loket KIBC.
- 5) Terhindar dari pengiriman dokumen mail yang tidak diharapkan (*junk mail*).
- 6) Dokumen dapat diterima dalam bentuk facsimile.

Manfaat lainnya, bahkan secara nasional penggunaan sistem EDI akan turut :

- 1) Meningkatkan kelancaran arus barang keluar atau masuk Indonesia;
- 2) Meningkatkan daya saing barang produksi Indonesia terhadap barang produksi yang berasal dari negara lain.

Dengan Sistem EDI Kepabeanan ini dapat menangkal praktik Korupsi, Kolusi dan Nepotisme (KKN) karena dengan memakai sistem ini antara *user* (pengguna jasa sistem EDI) dengan petugas pelayanan jasa kepabeanan tidak perlu bertatap muka langsung. Dapat dikatakan bahwa

sistem merupakan sistem yang efektif dan efisien, sehingga dapat dihindari ekonomi biaya tinggi. Pada akhirnya dapat meningkatkan daya saing produk barang ekspor Indonesia di pasar internasional.

B.2.3. Fungsi Sistem EDI Dalam Pelaksanaan Prosedur Kepabeanan

Dalam rangka peningkatan pelayanan serta penerapan sistem dan prosedur kepabeanan yang cepat, akurat dan aman, sejak selitar tahun 1985 telah mulai dipikirkan untuk menciptakan suatu sistem dan prosedur kepabeanan yang didasarkan pada pemanfaatan sistem komputerisasi. Setelah melalui studi yang cukup lama, pada tahun 1988 dilakukan uji coba sistem kepabeanan yang disebut "Customs Fast Release System (CFRS). Dalam sistem ini beberapa tahapan proses penyelesaian kaewajiban pabean telah dapat dilakukan dengan menggunakan komputer. Sistem ini diberlakukan secara nasional pada tahun 1990.

Prinsip dasar sistem EDI diletakkan pada tahun 1995 yaitu dengan diaturnya cara penyampaian pemberitahuan kepabeanan secara elektronik dalam Undang - undang No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan. Sistem CFRS merupakan cikal bakal dari sistem EDI kepabeanan yang diterapkan saat ini yang mulai diberlakukan pada tanggal 1 April 1997. sejak tanggal 1 April 1998 penggunaan sistem EDI bagi importir pada beberapa Kantor Pelayanan Utama sudah merupakan keharusan (*mandatory*). Pihak terkait yang terlibat dalam penggunaan Sistem EDI Kepabeanan selain Bea dan Cukai adalah bank dan importir.

Secara umum, bidang aplikasi yang sudah dapat ditangani dalam Sistem EDI Kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang berlaku saat ini baru meliputi penyelesaian kewajiban pabean dalam bidang impor. Dalam sistem EDI ini penyelesaian kewajiban pabean pada umumnya dilakukan secara elektronik.

Sistem dan prosedur kepabeanan yang diberlakukan saat ini didasarkan pada Undang - undang No. 10 Tahun 1995. Secara umum prinsip-prinsip dasar sistem dan prosedur tersebut antara lain :

- 1) Pemberian kemudahan dan kepercayaan yang lebih besar kepada masyarakat usaha;
- 2) Pengurangan intervensi fisik pejabat bea dan cukai dalam proses penyelesaian kewajiban;
- 3) Pemisahan proses clearance dengan administrasi penerimaan keuangan negara;
- 4) Penggunaan media elektronik dalam proses penyelesaian kewajiban kepabeanan;
- 5) Pelaksanaan pengawasan dan pengamanan sistem melalui *Post Clearance Audit*.

Untuk dapat menerapkan prinsip-prinsip dasar tersebut salah satu langkah penting yang harus diambil adalah penyederhanaan sistem dan prosedur serta administrasi kepabeanan dan pilihan yang terbaik adalah penggunaan sistem EDI. Dengan menerapkan sistem EDI, maka berfungsi

menyederhanakan proses penyelesaian kewajiban pabean secara elektronik, yang antara lain meliputi :

- 1) pemberitahuan impor oleh importir kepada Bea dan Cukai disampaikan melalui sistem EDI yang dapat dilakukan langsung dari kantornya. Dengan demikian mereka tidak perlu datang ke Kantor Bea dan Cukai;
- 2) penelitian dokumen, antara lain importir, Tarif Pos barang impor, kewajiban –kewajiban yang belum dipenuhi oleh importir dan lain-lain;
- 3) penetapan apakah barang impor yang diberitahukan harus diperiksa fisik atau tidak;
- 4) pemberian respons kepada importir berkaitan dengan pemberitahuan yang diajukan;
- 5) penelitian *credit advice* atas pembayaran yang dilakukan oleh importir melalui *Electronic Funds Transfer*;
- 6) pemberian persetujuan untuk mengeluarkan barang impor (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang/SPPB) disampaikan kepada importir secara elektronik melalui sistem EDI. Apabila segala persyaratan impor berdasarkan penelitian komputer sudah terpenuhi, maka SPPB impor secara otomatis akan tercetak pada komputer importir.⁵⁸

Dengan sistem ini, proses dan waktu penyelesaian dapat dipersingkat. Sebelumnya proses tersebut di atas dilakukan secara manual,

⁵⁸ Djoko Wiyono, "Penyederhanaan Sistem Kepabeanan Melalui Electronic Data Interchange, Seminar Sehari "Fasilitas Kepabeanan Dalam Rangka Peningkatan Pertumbuhan Industri, Semarang, 22 Februari, 2001.

yang jelas memakan waktu dan tenaga yang lebih besar dan tingkat akurasi lebih rendah.

C. Pengaturan Sistem EDI Kepabeanan Dan Jenis Alat Bukti Dalam Hukum Indonesia

C.1. Ketentuan Hukum Kepabeanan Yang Berhubungan Dengan Transaksi Perdagangan Luar Negeri

C.1.1. Sumber Hukum Kepabeanan Internasional

Keberhasilan instansi Kepabeanan dalam melaksanakan fungsi Kepabeanan membutuhkan pengaturan yang jelas dan tertuang di dalam berbagai sumber hukum. Mengingat masalah Kepabeanan tidak hanya berkaitan dengan masalah perdagangan internasional saja, melainkan juga hubungan internasional publik, maka dapat dikatakan bahwa sumber hukum Kepabeanan internasional adalah sama dengan sumber hukum ekonomi internasional pada umumnya.

Pengaturan sumber hukum ekonomi internasional sebagai bagian dari hukum internasional publik terdapat di dalam Pasal 38 ayat 1 Statuta Mahkamah Internasional sebagaimana yang tercantum dalam Piagam PBB tertanggal 26 Juni 1945. Pasal 38 ayat (1) mengatakan bahwa dalam mengadili perkara-perkara yang diajukan kepadanya, Mahkamah Internasional menggunakan:⁵⁹

⁵⁹ Mochtar Kusumaatmadja, *"Pengantar Hukum Internasional"*, Binacipta, Bandung 1990, hal. 82.

1. Perjanjian internasional, baik yang bersifat umum maupun khusus, yang mengandung ketentuan-ketentuan hukum yang diakui secara tegas oleh negara-negara yang bersangkutan
2. Kebiasaan-kebiasaan internasional sebagai bukti dari suatu kebiasaan umum yang telah diterima sebagai hukum
3. Prinsip-prinsip hukum umum yang diakui oleh bangsa yang beradab
4. Keputusan pengadilan dan ajaran para sarjana yang paling terkemuka dari berbagai negara, sebagai sumber tambahan bagi menetapkan kaidah-kaidah hukum.

Seiring dengan munculnya berbagai badan atau organisasi internasional, produk hukum yang dihasilkan oleh badan atau organisasi tersebut juga semakin bertambah. Pertumbuhan badan atau organisasi internasional telah mengakibatkan timbulnya berbagai keputusan baik dari badan legislatif, eksekutif maupun yudikatif dari badan atau organisasi tersebut yang tidak dapat diabaikan sebagai sumber hukum internasional, walaupun keputusan tersebut belum dapat dikatakan sebagai sumber hukum internasional dalam arti yang sesungguhnya.

Keputusan dan berbagai produk hukum yang dihasilkan, dalam lingkup yang terbatas telah melahirkan berbagai kaidah yang mengatur pergaulan antar anggota-anggotanya. Di lain pihak, keputusan dan produk hukum tersebut ada yang mempunyai kekuatan mengikat kepada beberapa negara, bahkan mempunyai pengaruh yang lebih besar dari semestinya.

Kemunculan organisasi-organisasi Kepabeanan baik yang bersifat regional maupun internasional telah menghasilkan berbagai pengaturan di bidang Kepabeanan, yaitu :

1. *Customs Cooperation in ASEAN (ASEAN Directors General of Customs)*

a. *ASEAN Customs Code of Conduct 1983 and 1995 (revised)*

Code of Conduct ini mengakui pentingnya kerjasama di bidang kepabeanan. Pengaturan yang dilakukan sejak 1983 mengalami perbaikan pada tahun 1995 dengan tujuan :

- 1) *to facilitate intra-ASEAN trade by simplifying and harmonizing trade procedures so as to support the implementation and acceleration of CEPT for AFTA*
- 2) *to enhance ASEAN cooperation in customs so as to complement economic cooperation activities in ASEAN*
- 3) *to promote the salient principles in the conduct of customs matters in ASEAN, as per the principles of this code*
- 4) *to endeavour the harmonize tariff nomenclatures, customs valuation and procedures in ASEAN*

b. *ASEAN Agreement on Customs 1997*

Salah satu keputusan yang dihasilkan oleh *the seventh AFTA Council* pada bulan September 1995 adalah melakukan perluasan dan pendalaman kerjasama di bidang kepabeanan melalui pembentukan sebuah *legal framework*. *The ASEAN Agreement on*

Customs dibuat pada *the First ASEAN Finance Minister meeting on 1 March 1997*. Negara anggota baru, yaitu Laos dan Myanmar menyetujui *agreement* ini pada tanggal 23 Juli 1997, sedangkan Kamboja melakukan persetujuan pada tanggal 30 April 1999.

Agreement ini menekankan prinsip *Consistency, availability of access to Appeals, Simplicity, Transparency, Efficiency and Mutual Assistance*, yang kemudian dapat disingkat dengan CASTEM.

Secara garis besar *agreement* ini mengatur bidang *Tariff Nomenclature, Customs Valuation, Customs Procedures, Information Exchange, Appeals* dan *Private Sector Participation*.

c. *ASEAN Documents on Customs (Section on The Policy Implementation and Work Programme (PIWP))*

ASEAN Documents on Customs ini dasarnya merupakan hasil dari *ASEAN Customs Vision 2020* yang berisi terdapat pemikiran terhadap pengembangan *the Agreement on Customs* di dalam menghadapi tantangan pada abad 21. Pemikiran ini didasari adanya kepentingan untuk menghadapi tantangan yang disebabkan oleh lingkungan ekonomi yang semakin dinamis, kepentingan untuk bertahan secara internasional dan melakukan pengembangan kawasan regional. Anggota-anggota ASEAN berharap dapat meningkatkan dan mempercepat perwujudan integrasi ekonomi pada kawasan ini. Dalam *the Policy Implementation and Work Programme* telah diatur hal-hal yang berhubungan dengan *Post*

Clearance Audit, Cargo Processing, Customs Valuation, Tariff Classification, Good in Transit, Automation, Enforcement, Temporarily Admitted Goods, Strategic Planning and Management, Mutual Assistance, Transparency Enhancement, Training and Human Resource Development, Technical Assistance to new members of ASEAN, International Customs For a Partnership with the Business Community.

2. *World Customs Organization (WCO)*

a. *Convention:*

1. *Convention on Establishing the Customs Cooperation Council
1952*
2. *Customs Convention on ECS Carnets for Commercial Samples
1957*
3. *Convention on Nomenclature for Classification of Goods in
Customs Tariffs and Protocol of Amendment 1959*
4. *Customs Convention on the Temporary Importation of
Packings 1962*
5. *Customs Convention on the Temporary Importation of
Professional Equipment 1962*
6. *Customs Convention Concerning Facilities for the Importation
of Goods for Display or Use of Exhibitions, Fairs, Meeting or
Similar Events 1962*

7. *Customs Convention on the Temporary Importation of Scientific Equipment* 1962
8. *Customs Convention on The ATA Carnet for Temporary Admission of Goods (ATA Convention)* 1963
9. *Customs Convention Concerning Welfare Material for Seafarers* 1965
10. *Customs Convention on the Temporary Importation of Pedagogic Material* 1971
11. *Customs Convention on the International Transit of Goods (ITI Convention)* 1971
12. *Customs Convention on Containers* 1972
13. *Kyoto Convention (International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures)* 1974
14. *Nairobi Convention (International Convention on Mutual Administrative Assistance for the Prevention, Investigation and Repression of Customs Offences)* 1980
15. *Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System* 1988
16. *Istanbul Convention (Convention on Temporary Admission)* 1993
17. *Kyoto Convention* 1999 (revised)

*18. Convention on the Valuation of Goods for Customs Purposed
(BDV)*

b. Recommendation :

- 1. WCO Recommendation Related to the Harmonized System Convention*
- 2. Recommendation at the Customs Cooperation Council (CCC) on the Insertion in National Statistical Nomenclatures of Subheading for Substances Controlled Under the Convention on the Prohibition of the Development, Production, Stocpiling and Use Chemical Weapons and on Their Destruction*
- 3. Recommendation at the (CCC) on the Improvement of Tariff Classification Work and Related Infrastructure*
- 4. Recommendation at the (CCC) on the Insertion in National Statistical Nomenclatures of Subheading to Facilitate the Collection and Comparison of Data on the International Movement of Substances Controlled by Virtue of Amendments to the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer.*
- 5. Recommendation at the (CCC) on the Use Standards Units of Quantity to Facilitate the Collection, Comparison and Analysis of International statistic based on the Harmonized system*
- 6. Recommendation at the (CCC) on the Introduction of Programmes for Binding Pre-entry Classification Information*

7. *Recommendation at the (CCC) on the Insertion in National Statistical Nomenclatures of Subheading for the Substances Controlled Under the Single Convention on narcotic, Drugs, 1961, as Amended by the 1972 Protocol and the 1971 Convention on psychotropic Substances*
8. *Recommendation at the (CCC) Concerning the Reporting of Trade Data to the United Nations Statistics Division*
9. *Recommendation at the (CCC) on Against Illicit Cross Border Movement of Nuclear and Hazardous Material (including their wastes).*

Pengaturan masalah kepabeanan dalam sumber hukum di atas mengatur bidang kepabeanan secara umum. Dalam rangka menciptakan harmonisasi dan kemudahan prosedur kepabeanan, WCO telah mengatur penggunaan teknologi informasi khususnya sistem EDI Kepabeanan di dalam berbagai sumber hukum berbentuk *recommendation*, yaitu:

1. *The Use of World Wide Web Sites by Customs Administrations*
2. *The Use of the WCO Data Mapping Guide for Customs UN/EDIFACTME995*
3. *Adherence to Standards in Relation to Data Requirements for Advances passanger Information (API)*
4. *The Use of Codes for the Representation of Data Elements*
5. *The Transmision and Authentication of Customs Information which is Processed by Computer*

6. *The Use of the UN/EDIFACT Rules for Electronic Data Interchange*
7. *The Use of the United Nations Trade Data Elements Directory (UNTDDED)*
8. *The Use of the CCC/IATA Data Interchange Standards.*

Adanya berbagai sumber hukum yang telah dikeluarkan oleh organisasi-organisasi kepabeanan terutama WCO, menunjukkan bahwa melalui produk-produk hukum internasional tersebut usaha untuk menciptakan keseragaman dan harmonisasi di antara para anggota selalu dilakukan sejak WCO didirikan. Produk hukum yang dihasilkan memang beragam. Selain konvensi, WCO telah menghasilkan sebuah produk hukum yang secara praktek sangat membantu terwujudnya harmonisasi di bidang kepabeanan. Produk hukum tersebut adalah WCO *Recommendations*.

WCO *Recommendations* (yang untuk selanjutnya disebut rekomendasi) tidak mempunyai kekuatan mengikat secara hukum sebagaimana konvensi (*recommendations are not legally binding as conventions normally are*).⁶⁰ Para anggota organisasi dapat menerima rekomendasi jika suatu negara ingin mengimplementasikan isi dari rekomendasi yang bersangkutan. Badan atau organ WCO yang mengeluarkan rekomendasi adalah *The Permanent Technical Committee*.

⁶⁰ WCO, "The Nature of WCO Recommendations and The Procedure for Their Acceptance", <http://www.wcoomd.or.id>, 1998, hal. 1.

Rekomendasi banyak mengatur masalah teknik kepabeanan (*customs technique*) dengan tujuan :⁶¹

1. Meningkatkan kerjasama diantara administrasi kepabeanan;
2. Melakukan standarisasi bagi para anggota dalam melakukan praktek-praktek yang berhubungan dengan keringanan, pembayaran uang, atau remisi;
3. Memberikan fasilitas transportasi internasional atas barang, perjalanan dan wisatawan;
4. Meningkatkan harmonisasi dalam menggunakan teknologi informasi;
5. Memudahkan dan memperlancar implementasi atas konvensi-konvensi internasional;
6. Menyederhanakan dan mengharmonisasikan dokumen kepabeanan;
7. Menjamin kesamaan hukum bagi para pembayar pajak.

C.1.2. Tujuan Hukum Dalam Transaksi Perdagangan Luar Negeri

Pengaturan kepabeanan tidak hanya diatur dalam sumber hukum yang dihasilkan oleh organisasi kepabeanan saja, melainkan juga diatur oleh organisasi perdagangan dunia seperti GATT, WTO, UNCITRAL, dan ICC. Selain itu dalam hubungannya dengan penggunaan teknologi informasi khususnya sistem EDI di bidang kepabeanan, maka penggunaan sistem ini selain berpedoman pada sumber hukum yang khusus dihasilkan oleh WCO juga berpedoman dengan *UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce*.

⁶¹ Loc. Cit.

Mengingat pentingnya masalah kepabeanan dan penggunaan teknologi di dalam mendukung pelayanan kepabeanan, *International Chamber of Commerce (ICC)* juga telah mengeluarkan beberapa bentuk produk hukum. Produk hukum tersebut antara lain adalah *GUIDEC (General usage for International Digitally Ensured Commerce)*, *Cooperation Agreement between the WCO and ICC to Promote and Support Efficiency Customs Control and Facilitation*, and *Recommendations to Member Governments of WTO or Customs Modernization and the Simplification of Trade Procedure*.

Keinginan negara-negara di dunia untuk menciptakan harmonisasi dan kemudahan prosedur kepabeanan dilakukan melalui usaha mewujudkan integrasi ekonomi dalam bentuk Persekutuan Kepabeanan (*Customs Union*), Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Area*) dan Pasaran Bersama (*Common Market*). Pembentukan integrasi ekonomi dapat bersifat regional, namun pada akhirnya akan membentuk suatu perdagangan global.

ASEAN Free Trade Area (AFTA) sebagai salah satu bentuk integrasi ekonomi regional bertujuan untuk meningkatkan semangat kompetitif negara-negara ASEAN terutama di bidang produksi melalui liberalisasi perdagangan di tingkat regional. Keberhasilan pelaksanaan AFTA memerlukan dukungan kerjasama dari instansi kepabeanan negara-negara anggota ASEAN.

Semangat kerjasama instansi kepabeanan negara-negara ASEAN terlibat dari adanya *ASEAN Customs Vision 2020* yang dibentuk dalam menghadapi kebutuhan dalam menghadapi abad 21. Adapun pemikiran utama dari *ASEAN Customs Vision 2020* adalah :⁶²

“an ASEAN Customs partnership for world class standards and excellence in efficiency, professionalism and service, and uniformity through harmonized procedures, to promote trade and investment and to protect the health and well-being of the ASEAN Community.”

Pengertian *partnership* dalam pemikiran di atas tidak sekedar menunjukkan adanya kerjasama diantara instansi kepabeanan negara-negara anggota ASEAN saja, melainkan juga kerjasama diantara para pelaku bisnis pada umumnya. Kerjasama tersebut meliputi tindakan melakukan promosi perdagangan dan investasi di kawasan regional. Tujuan ini semua hanya dapat diraih melalui peningkatan kualitas dan profesionalisme pelayanan yang sesuai dengan standar dan norma internasional.

Sebagai salah satu cara mempersiapkan diri menghadapi era perdagangan global, pembentukan integrasi ekonomi regional tetap harus memperhatikan ketentuan-ketentuan hukum dalam bidang perdagangan internasional, terutama GATT dan WTO. Pembentukan integrasi ekonomi regional dalam bentuk *Customs Union, Free Trade Area dan Common*

⁶² Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, *“Background on Customs Cooperation in ASEAN”*, <http://www.beacukai.go.id>, 1997, h.2.

Market sangat berhubungan dengan masalah tarif sebagai *barrier* di dalam perdagangan internasional. Masalah tarif merupakan salah satu hal penting dalam pokok bahasan GATT dan WTO. Dengan demikian pembentukan integrasi ekonomi regional harus dapat mengadopsi ketentuan-ketentuan GATT dan WTO.

Selain harus memperhatikan ketentuan hukum perdagangan internasional secara umum, keberhasilan menciptakan sistem perdagangan dunia perlu didukung oleh berbagai kemudahan dan keseragaman atas prosedur kepabeanan. Masalah teknik kepabeanan yang bersifat internasional telah diatur oleh Organisasi Kepabeanan Dunia atau WCO. Dengan demikian penentuan prosedur Kepabeanan di kawasan regional harus juga mengacu pada standarisasi dan harmonisasi yang telah ditetapkan WCO, terutama atas apa yang tertuang di dalam *Kyoto Convention*.

Guna mendukung keberhasilan kelancaran perdagangan internasional, WCO harus selalu mengakomodir perkembangan pola perdagangan dan teknologi yang pesat, termasuk menggunakan teknologi informasi di dalam prosedur kepabeanan yaitu sistem EDI. Usaha ini semua tertuang dalam berbagai peraturan yang telah ditetapkan oleh WCO.

Kontribusi yang paling besar yang dapat lebih mempermudah pelaksanaan prosedur kepabeanan adalah digunakannya teknologi informasi (IT). IT tidak saja akan mempercepat penyelesaian pemenuhan kewajiban pabean, tetapi juga dapat digunakan sebagai alat untuk

melakukan reformasi terhadap prosedur yang tidak efisien. Pentingnya IT bagi pabean telah lama diketahui oleh WCO dan telah dianjurkan kepada para anggota yang digunakan.

Pada saat ini banyak institusi pabean yang menggunakan komputer untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan tertentu, walaupun belum semua memiliki sarana otomatis untuk memproses pengeluaran barang dan kargo. Kondisi tersebut tengah disempurnakan walaupun masih banyak institusi pabean yang mengembangkan dan menerapkan sistem komputernya sendiri atau melaksanakan sistem komputer yang masih umum (generic) seperti *UNTAD'S ASYCUDA System*.

Dengan semakin mantapnya penggunaan otomatisasi proses kegiatan kepabeanan, perhatian mulai difokuskan kepada aspek IT lainnya yang sangat mempengaruhi perdagangan internasional. Penggabungan teknologi komputer dengan teknologi komunikasi memberikan peluang untuk mempercepat transaksi perdagangan internasional.

Keberhasilan pelaksanaan ketentuan hukum kepabeanan dalam perdagangan dunia memang bergantung dari dukungan setiap negara anggota, termasuk Indonesia dalam menerapkannya baik secara praktek atau tertuang di dalam aturan-aturan hukum nasional. Dengan demikian hukum kepabeanan internasional diharapkan mampu mengatasi berbagai masalah kepabeanan dalam perdagangan internasional.

C.2. Ketentuan Sistem EDI Dalam Hukum Kepabeanan Indonesia

C.2.1. Inventarisasi Hukum Kepabeanan Indonesia Yang Mengatur Sistem EDI

Sebagai anggota dari WCO, Indonesia dalam hal ini diwakili oleh Direktorat Jendral Bea dan Cukai harus dapat menerapkan berbagai ketentuan yang telah ditetapkan oleh WCO dalam rangka menciptakan harmonisasi dan kemudahan prosedur kepabeanan, termasuk penggunaan sistem EDI. Keberhasilan penggunaan sistem EDI diatur dalam berbagai bentuk peraturan perundang-undangan.

Adapun inventarisasi peraturan perundang-undangan Indonesia yang mengatur sistem EDI adalah :

1. Undang - undang

Undang - undang No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan

2. Peraturan Pemerintah

Peraturan Pemerintah No. 21/1996 tentang Penindakan di bidang Kepabeanan

3. Keputusan Menteri Keuangan

- a. KMK No.236/KMK.05/1996 tentang Buku Catatan Pabean

- b. KMK No.381/KMK.01/1996 tentang Penyempurnaan Keputusan Menteri Keuangan No.1012/KMK.00/1994 tentang Pemberitahuan Ekspor Barang sebagaimana telah diubah dengan KMK No.87/KMK.01/1995

- c. KMK No.488/KMK.05/1996 tentang Tatalaksana Kepabeanan di Bidang Ekspor
 - d. KMK No.574/KMK.05/1996 Tentang Tatalaksana Impor Sementara
 - e. KMK No.20/KMK.01/1997 tentang Penunjukan Surveyor untuk melakukan Pemeriksaan Barang Ekspor.
 - f. KMK No.25/KMK.01/1997 tentang Tatalaksana Kepabeanan di Bidang impor
 - g. KMK No.101/KMK.05/1997 tentang Pemberitahuan Pabean.
 - h. KMK No.159/KMK.05/1997 tentang Penyempurnaan KMK No.488/KMK.05/1997 tanggal 31 Juli 1996 tentang Tatalaksana Kepabeanan di Bidang Ekspor.
 - i. KMK No.460/KMK.05/1997 tentang Buku Catatan Penerimaan, Buku Penerimaan Harian Direktur Jenderal Bea dan Cukai dan Tatacara Pengisiannya.
 - j. KMK No.510/KMK.01/1998 tentang Perubahan atas KMK No.488/KMK.05/1996 tentang Tatalaksana Kepabeanan di Bidang Ekspor.
4. Keputusan Dirjen Bea dan Cukai
- a. Kep No. Kep-75/BC/1996 tentang Tatacara Pemeriksaan Pabean atas barang Ekspor
 - b. Kep No. Kep-76/BC/1996 tentang Tatalaksana Kepabeanan di bidang Ekspor

- c. Kep No. Kep-09/BC/1997 tentang Tatacara Pendirian dan Tatalaksana Pemasukan dan Pengeluaran barang Ke dan dari Gudang Berikat
- d. Kep No. -21/BC/1997 tentang Persetujuan Pemberitahuan Nilai Pabean sebelum pengajuan PIB
- e. Kep No.-22/BC/1997 tentang Tatacara Pelaksanaan Penetapan Tarif atas Barang Impor Sebelum Penyerahan Pemberitahuan Pabean
- f. Kep No.-32/BC/1997 tentang Petunjuk Pelaksanaan Verifikasi Pemberitahuan Impor Barang Kanwil DJBC
- g. Kep No.-37/BC/1997 tentang Pemeriksaan Barang, Bangunan, atau Tempat Lain dan Surat dan Dokumen yang berkaitan dengan Barang
- h. Kep No.-63/BC/1997 tentang Tatacara Pendirian dan Tatalaksana Pemasukan dan Pengeluaran Barang ke dan Dari Kawasan Berikat
- i. Kep No.-75/BC/1997 tentang Penyempurnaan Kep Dirjen BC Kep No. Kep-76/BC/1997 tentang Tatalaksana Kepabeanan di Bidang Ekspor sebagaimana telah disempurnakan terakhir dengan Kep. Dirjen BC No.-66/BC/1997 tanggal 1 Agustus 1997
- j. Kep No.-15/BC/1999 tentang Petunjuk Umum Pelaksanaan Kepabeanan di Bidang Impor
- k. Kep No.-28/BC/1999 tentang Tatacara Pemeriksaan Pabean atas Barang Ekspor

- l. Kep No.-31/BC/1999 tentang Tatacara Pemeriksaan Barang Impor dan Ekspor serta Pedoman Kerja Melalui *Hi-Co Scan X-Ray Container Inspection*
 - m. Kep No.-33/BC/1999 tentang Penyelenggaraan Jasa Warung EDI
 - n. Kep No.-44/BC/1999 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tatalaksana Kepabeanan di Bidang Impor sebagaimana telah Disempurnakan dengan Keputusan Dirjen BC No.Kep-47/BC/1999
5. Surat Edaran Dirjen Bea dan Cukai
- a. SE No.08/BC/1997 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tatacara Penyelesaian Barang Impor sementara
 - b. SE No.10/BC/1997 tentang Pedoman Pelayanan Kepabeanan atas Barang Impor
 - c. SE No.12/BC/1997 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pekerjaan Pejabat BC dalam Pelaksanaan Tatalaksana Kepabeanan di Bidang Impor dan Ekspor
 - d. SE No.14/BC/1997 tentang Tatacara Pelaksanaan Pelaporan Data Pabean dan Cukai berdasarkan SE BC No.11/1993 Pada Sistem Komputer BC
 - e. SE No.18/BC/1997 tentang Pedoman Pelayanan Kepabeanan atas Barang Ekspor
 - f. SE No.26/BC/1997 tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Pemberitahuan Nilai Pabean Sebelum Pengajuan PIB

- g. SE No.28/BC/1997 tentang Penyempurnaan SE BC No. SE-18/BC/1996 tentang Pedoman Pelayanan Kepabeanan atas Barang Ekspor
- h. SE No.08/BC/1997 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tatacara Penyelesaian Barang Impor sementara
- i. SE No.01/BC/1998 tentang Pendirian warung EDI
- j. SE No.13/BC/1998 tentang Tatacara Pelayanan EDI Kepabeanan di Bidang Ekspor
- k. SE No.03/BC/2000 tentang Penggunaan Database Harga
- l. SE No.05/BC/2000 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pelayanan Pengajuan Pemberitahuan Impor Barang sebelum Kedatangan sarana pengangkut (Pemberitahuan Pendahuluan-*Pra Notification*)
- m. SE No.06/BC/2000 tentang Penggunaan Formulir Pendaftaran Impor Barang untuk Kantor Pelayanan BC yang Tidak Melaksanakan Aplikasi Tatalaksana Kepabeanan di Bidang Impor Tahun 2000

C.2.2. Pengaturan Sistem EDI Dalam Hukum Kepabeanan Indonesia

Inventarisasi yang dilakukan terhadap Hukum Kepabeanan Indonesia menunjukkan adanya sistem hirarki di dalam Tata urutan perundang-undangan Indonesia. Hirarkhi ini berarti bahwa peraturan perundangan yang disebutkan lebih dahulu tingkatnya lebih tinggi daripada peraturan perundang-undangan yang disebutkan kemudian, dengan konsekuensi bahwa peraturan perundangan yang tingkatnya lebih

rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundangan sifatnya lebih tinggi.

Selain itu berdasarkan inventarisasi yang telah dilakukan terhadap hukum Kepabeanan Indonesia, dapat diketahui bahwa penggunaan sistem EDI Kepabeanan lebih banyak diatur dalam Peraturan Pelaksana seperti Keputusan Menteri Keuangan, Keputusan Dirjen dan Surat Edaran Dirjen Bea dan Cukai. Pengaturan ini didasari oleh adanya delegasi wewenang yang diberikan oleh undang – undang, yaitu Undang-undang No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan.

Berdasarkan suatu ketentuan dalam undang – undang, suatu wewenang baik untuk mengatur sesuatu maupun untuk melaksanakan sesuatu dapat didelegasikan kepada suatu peraturan perundangan yang lebih rendah tingkatnya atau kepada pejabat tertentu. Pendelegasian wewenang harus disebutkan secara tegas di dalam undang - undang baik atas hal atau apa saja yang didelegasikan, jenis peraturan perundangan yang akan mengatur, atau pejabat yang ditugaskan untuk melakukan kewenangan itu.

Dalam hubungannya dengan sistem EDI, berdasarkan inventarisasi yang telah dilakukan tentang sistem EDI Kepabeanan dapat dilihat bahwa pengaturan tersebut sebenarnya dapat dibagi menjadi dua hal, yaitu pengaturan yang secara tegas menyebutkan kalimat dokumen elektronik dengan jelas, dan pengaturan yang berhubungan dengan EDI sebagai dokumen terutama dalam hal tata laksana kepabeanan dan pengawasan.

Dalam hal ini EDI sering tidak disebutkan secara jelas namun dikategorikan sebagai dokumen kepabeanan.

Penggunaan sistem ini sangat erat dengan prosedur ekspor dan impor terutama dalam hal pemberitahuan pabean. Pasal 5 ayat 2 Undang-undang No. 10 Tahun 1995 menyebutkan bahwa "Pemberitahuan Pabean diserahkan kepada Pejabat Bea dan Cukai di kantor Pabean atau tempat lain yang disamakan dengan Kantor Pabean dalam bentuk formulir atau media elektronik". Lebih lanjut undang - undang memberikan delegasi wewenang kepada menteri untuk menentukan ketentuan dan tatacara pemberitahuan (Pasal 28) dan penggunaan pemberitahuan pabean (Pasal 29 ayat 3).

Menurut penjelasan Pasal 28 disebutkan bahwa pemberitahuan pabean dan dokumen pelengkap pabean dapat ditetapkan baik berupa tulisan di atas formulir, disket, maupun hubungan langsung antar komputer tanpa menggunakan kertas. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pemberitahuan pabean dan dokumen yang digunakan dalam sistem EDI merupakan dokumen elektronik.

Menteri dalam hal ini adalah menteri keuangan mengatur masalah prosedur ekspor dan impor tersebut dalam berbagai aturan di bidang Tatalaksana Kepabeanan. Selanjutnya menteri mendelegasikan pelaksanaan tatalaksana ini kepada Dirjen Bea dan Cukai dalam bentuk keputusan dan surat edaran. Pendelegasian ini dilakukan terutama untuk hal-hal yang bersifat teknis.

Pelaksanaan penegakan dalam wujud wewenang kepabeanan diatur dalam PP No.21/1996 tentang Penindakan di Bidang Kepabeanan. Peraturan Pemerintah ini juga merupakan wujud delegasi wewenang dari Bab XII (Pasal 74 s/d Pasal 92) Undang-undang No. 10 Tahun 1995. Penindakan di bidang kepabeanan merupakan hal yang penting dalam mendukung keberhasilan penggunaan sistem EDI terutama di bidang pengawasan.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa peraturan sistem EDI di dalam hukum kepabeanan Indonesia memang lebih bersifat teknis. Sedangkan aspek-aspek hukum yang berkaitan dengan penggunaan sistem EDI perlu diatur secara khusus dalam suatu peraturan perundang-undangan. Pengaturan ini memang penting mengingat kemajuan bidang teknologi telah mengubah sangat jauh model perdagangan internasional.

Masalah hukum yang dihadapi dengan munculnya *electronic trading* secara keseluruhan memang belum diatur dalam peraturan perundang-undangan Indonesia. Peraturan perundang-undangan yang ada saat ini (KUH Perdata dan peraturan lain yang berkaitan dengan alat bukti) memang belum mampu menjawab tentang hal-hal yang berkaitan dengan hubungan hukum dari para pihak dalam suatu transaksi elektronik. Hal ini disebabkan karena transaksi *electronic trading* merupakan *paperless transaction*, sedangkan hukum pembuktian di Indonesia saat ini masih didasarkan pada sistem pembuktian di atas kertas. Dengan demikian autentifikasi dan validitas dari komponen sistem EDI mutlak diperlukan.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

I. HASIL PENELITIAN

A. Pelaksanaan Sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dan Hambatan-Hambatan yang Muncul

A.1. Pelaksanaan Sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Kurang Dapat Berjalan Dengan Baik

Seperti telah diketahui bersama bahwa *Electronic Data Interchange (EDI)*, adalah merupakan pertukaran dokumen bisnis secara elektronik antar organisasi, antar aplikasi, antar komputer dengan menggunakan format standar. Format standar yang telah umum dipakai pada saat ini adalah antara lain⁶³

1. UN/EDIFACT
2. ANSI X12
3. XML

Dalam hal ini sistem EDI Kepabean menggunakan format *UN/EDIFACT* (*United Nation/Electronic Data Interchange for Administration, Commerce, and Transport*) ,yaitu standar penulisan dokumen elektronik yang disusun oleh suatu *working party* dibawah naungan PBB dan direkomendasikan penggunaannya

⁶³ www.ptedi indonesia.com., diakses 31 Mei 2004.

untuk berbagai bidang bisnis meliputi administrasi, perdagangan dan transportasi di seluruh dunia.

Sistem yang selama ini dipakai yaitu, *Bill of Lading* (B/L) pada Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah merupakan tanda bukti pengangkutan yang tertulis, sedangkan sistem *Eletronic Data Interchange* (EDI) sebagai sistem yang baru, merupakan suatu *paperless system* yaitu suatu sistem yang tidak mempergunakan kertas sebagai sarana melainkan menggunakan alat elektronik (komputer).⁶⁴

Hasil temuan di lapangan menunjukkan bahwa perusahaan – perusahaan yang menggunakan sistem EDI kepabeanan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah hanya sebanyak 18 perusahaan. Dari jumlah tersebut, perusahaan – perusahaan tadi mempunyai status data yang berbeda. Dari jumlah tersebut 5 perusahaan mempunyai status data “aktif”, kemudian 7 perusahaan mempunyai status data “see” , sedangkan sisanya yaitu 6 perusahaan mempunyai status data “none”.⁶⁵

Pada hakekatnya sistem EDI ini adalah efisien karena dapat mengurangi jumlah waktu yang terpakai untuk pengurusan dokumen kepabeanan yaitu hanya butuh waktu empat (4) jam, padahal sebelumnya membutuhkan waktu paling tidak tiga (3) hari. Disamping itu, dengan cepatnya data terkirim ke kantor Bea dan Cukai, yang berarti pula SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang) cepat keluar (bahkan SPPB ini dapat langsung dicetak / di print di kantor

⁶⁴ Wawancara pribadi, KIBC Semarang, 12 September 2003.

⁶⁵ Wawancara pribadi, KIBC Semarang, op.cit.

perusahaan yang bersangkutan sendiri), maka perusahaan bisa langsung mengambil barangnya di gudang. Dengan kata lain, barang bisa cepat keluar sehingga otomatis sewa gudang menjadi lebih murah.

Lebih jauh lagi sistem EDI juga mempercepat dan memperlancar arus data / dokumen dan arus barang di kantor Bea dan Cukai itu sendiri. Dari penelitian di lapangan diketahui bahwa volume arus transaksi data dan barang di Kantor Inspeksi Bea & Cukai Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sangat kecil. Per bulan terdapat kurang dari 1.000 PIB (Pemberitahuan Impor Barang), sehingga kira – kira perhari terdapat kurang dari 30 PIB.

Pada saat ini, sistem EDI kepabeanan di Kantor Inspeksi Bea & Cukai Pelabuhan Tanjung Emas Semarang hanya meliputi pengurusan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB) saja. Selanjutnya dalam waktu yang akan datang akan dikembangkan untuk pengurusan dokumen Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) termasuk dokumen yang berkaitan dengan pelabuhan. Meskipun secara nasional EDI ekspor sudah dianjurkan mulai dilaksanakan pada 1 Mei 2004, tetapi di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang belum dapat dilaksanakan.

Penyelenggaraan program EDI ini adalah kerjasama antara PT (persero) Pelindo III, Kanwil Ditjen Bea dan Cukai dan PT. EDI Indonesia. Dalam hal ini Pelindo hanya menyiapkan ruangan, peralatan komputer dan personil. Sedangkan Ditjen Bea dan Cukai menyiapkan dan meminjamkan *software* aplikasi PIB dan training kepabeanan bekerjasama dengan PT EDI Indonesia. Biaya rutin yang dikeluarkan oleh Kantor Inspeksi Bea & Cukai Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, rata – rata sebesar Rp. 4 juta per bulan. Dengan

perincian Rp. 2 juta untuk biaya sewa jaringan telpon (*leased line*) pada PT Telkom dan Rp. 2 juta untuk biaya operasional.⁶⁶

A.1.1. Pihak – pihak Yang Terlibat Dalam Pelaksanaan Sistem EDI

Proses pengurusan dokumen PIB (Pemberitahuan Impor Barang) melibatkan beberapa pihak sebagai berikut :

- a. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) dalam hal ini adalah Kantor Inspeksi Bea dan Cukai Pelabuhan Tanjung Emas Semarang;
- b. Mitra Kerja DJBC :
 - 1) Agen Pengangkutan.
 - 2) Importir – PPJK.
 - 3) Bank Devisa Persepsi di Semarang.
 - 4) Unit Terminal Peti Kemas / Pergudangan.
- c. Penyedia Layanan Jaringan EDI yaitu PT EDI Indonesia di Semarang
- d. Penyedia Fasilitas Telekomunikasi yaitu PT Telkom, provider fastel, dan lain – lain;
- e. Kantor Kas Negara
- f. PT. PELINDO III

A.1.2. Prosedur Penggunaan Sistem EDI Kepabeanan

A.1.2.1. Persyaratan Penggunaan Sistem EDI Pelayanan Impor

Apabila sebuah perusahaan / importir ingin menggunakan sistem EDI kepabeanan maka yang harus dilakukan adalah :

⁶⁶ Wawancara pribadi PT EDI Indonesia Semarang, 31 Oktober 2003.

- a. Mendaftar ke Ditjen Bea dan Cukai (cq. Kapuslatasi DJBC).
- b. Mendapatkan konfirmasi / persetujuan DJBC.
- c. Mengikuti *training / workshop / pelatihan* EDI yang diselenggarakan DJBC – PT EDI Indonesia;
- d. *Ramping up* sistem EDI. Dibantu PT EDI Indonesia.
- e. Menyelesaikan persyaratan – persyaratan administratif pelanggan di PT EDI Indonesia.

Dan kelengkapan permohonan untuk menjadi anggota EDI Kepabeanan adalah sebagai berikut :

PPJK/importir umum/importir produsen harus membawa :

1. Surat permohonan (oleh Direktur Perusahaan ybs)
2. Foto copy NPWP
3. Surat keterangan domisili yang terbaru dan masih berlaku dari pengelola kawasan, penguasa gedung, kelurahan dan/atau kecamatan
4. Foto copy API-U/P/T (Importir)
5. Foto copy SIUP/BKPM-D/A (Importir)
6. Foto copy SIUJPT dari Departemen Perhubungan (PPJK)
7. Foto copy Surat Keputusan Ijin PPJK dari KPBC tempat kegiatan dan bukti penerimaan jaminan dari KPBC tempat kegiatan yang terbaru dan masih berlaku.
8. Akte notaris pendirian perusahaan dan jika ada perubahan pimpinan perusahaan juga dilampirkan akte notaris perubahan anggaran perusahaan yang menyangkut perubahan struktur pimpinan.

beberapa persyaratan harus dilengkapi oleh eksportir untuk mendapatkan layanan ini.⁶⁷

Agar mendapat layanan PDE Ekspor, eksportir atau kuasanya terlebih dahulu harus membuat Nota Kesepakatan (MoU) Penggunaan Sistem PDE Ekspor dengan KPBC terdekat dimana eksportir tersebut berdomisili, tidak harus dengan KPBC (Kantor Pelayanan Bea dan Cukai) pelabuhan muat. Misalnya eksportir yang berdomisili di Jepara sedangkan pelabuhan muatnya adalah Tanjung Emas Semarang, maka si eksportir cukup membuat Nota Kesepakatan dengan KPBC Jepara tidak harus dengan KPBC Tanjung Emas Semarang. Maksud dari kuasa eksportir adalah kuasa dari pihak perusahaan kepada karyawan perusahaan/eksportir yang bersangkutan yang diberi wewenang untuk menandatangani Nota Kesepakatan (MoU). Nota Kesepakatan Penggunaan PDE Ekspor yang telah dibuat tersebut berlaku untuk seluruh KPBC pelabuhan muat di Indonesia.

Ternyata di lapangan dijumpai banyak hal yang menyebabkan penyelesaian pembuatan MoU/ Nota Kesepakatan tidak berjalan mulus terutama di Jakarta maupun di Semarang. Adanya birokrasi yang berbelit serta ketidak tahuan eksportir terhadap informasi terakhir turut andil dalam hal ini. Oleh karena itu sejak 21 April 2004 Ditjen Bea dan Cukai, PT. EDI Indonesia dan PT. Palapa digital Elektronik Indonesia membuka Pos Pelayanan Terpadu Persiapan Sistem EDI Ekspor 01 Mei 2004 bertempat di Kantor Pusat DJBC.

⁶⁷ www.ptedi indonesia.com, diakses 5 Juli 2004.

Adapun beberapa persyaratan yang harus dibawa pada saat pembuatan Nota Kesepakatan adalah sebagai berikut :

1. surat permohonan pembuatan Nota Kesepakatan Pelayanan PDE-Ekspor
2. fotocopy akte pendirian perusahaan terakhir (rangkap 3)
3. fotocopy NPWP dan SPKP (rangkap 3)
4. fotocopy surat keterangan domisili (rangkap 3)
5. fotocopy SIUP dan TDP (rangkap 3)

Selanjutnya bagi para eksportir yang ingin mendapatkan modul bisa langsung mendapatkan modul aplikasi PEB di Pos Pelayanan tersebut. Sedangkan bagi para eksportir yang ingin menjadi pelanggan jasa jaringan pertukaran data elektronik dari PT EDI Indonesia maka dapat mengajukan permohonan pembuatan Surat Rekomendasi Pengguna Sistem EDI Kepabeanan dari Direktorat Informasi Kepabeanan dan Cukai (DIKC) atau dari Kanwil di Pos Pelayanan .

Bagi perusahaan pengusaha jasa kepabeanan (PPJK) yang telah menjadi pelanggan EDI cukup membuat Surat Rekomendasi Pengguna Sistem EDI Kepabeanan Ekspor. Syarat yang lain adalah memiliki surat ijin PPJK yang masih berlaku dari KPBC setempat dimana PPJK tersebut beroperasi serta untuk perusahaan yang mempunyai fasilitas Kemudahan Impor Tujuan Ekspor (KITE) harus memiliki NIPER.

Tahap selanjutnya eksportir/PPJK dapat langsung menghubungi PT.EDI Indonesia atau PT Palapa DEI untuk melakukan pembelian EDI Enabler Software serta pembuatan EDI Number di jaringan PT. EDI Indonesia. Pada

tahap ini eksportir/PPJK harus melampirkan surat-surat perijinan dari DJBC yaitu MoU dan/atau Surat Rekomendasi serta syarat-syarat yang lain, antara lain :

1. fotocopy NPWP
2. fotocopy SIUP/SIUJPT
3. fotocopy surat izin domisil
4. fotocopy akte pendirian usaha
5. form pendaftaran berlangganan yang telah ditandatangani

Selanjutnya proses akan dilanjutkan dengan pengaktifasian EDI Number perusahaan di jaringan PT. EDI Indonesia.

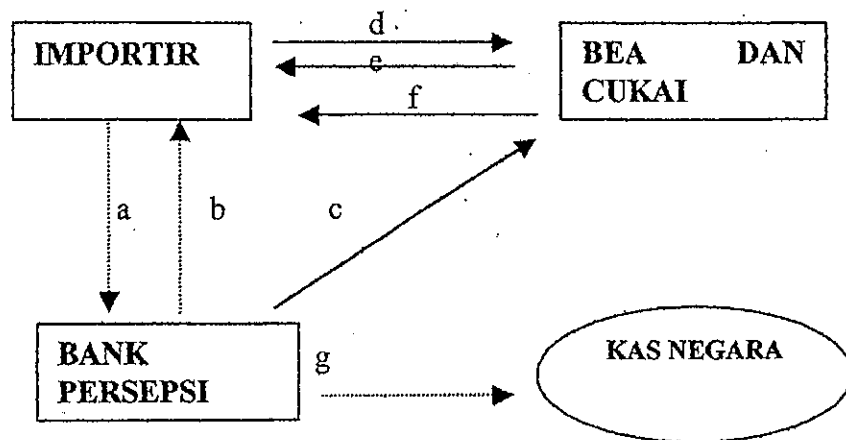
A.1.3. Aliran Dokumen PIB Dengan Penggunaan Sistem EDI

Mengenai aliran dokumen dalam Pengurusan PIB (Pemberitahuan Impor Barang), kaitannya dengan pengurusan dokumen dengan sistem EDI ada beberapa langkah yang dilakukan. Langkah – langkah tersebut adalah sebagai berikut (aliran dokumen) :

- a. Importir / pemberitahu melakukan pembayaran bea masuk, pajak dan cukai atas barang yang di impor kepada Bank Devisa Persepsi di Semarang.
- b. Bank Devisa mengirimkan *Debit Advice* kepada Importir sebagai bukti telah dilakukan pembayaran oleh Importir.
- c. Bank mengirimkan *copy Credit Advice* kepada Bea & Cukai.
- d. Importir melakukan pengiriman PIB secara elektronik kepada Bea & Cukai.
- e. Bea & Cukai mengirimkan respon – respon sehubungan dengan PIB yang diterima.

- f. Bea & Cukai memberikan respon Pengeluaran Barang (SPPB).
- g. Bank mengirimkan *Credit Advice* atas pembayaran yang telah dilakukan Importir kepada Kantor Kas Negara.

Untuk lebih jelasnya aliran dokumen yang terjadi dalam proses pengurusan dokumen PIB dapat dilihat dalam gambar/skema berikut:



Keterangan : Gb. Bagan aliran dokumen pada proses pengurusan PIB.

----- : Garis terputus – putus menunjukan dokumen dapat dilakukan secara manual dan atau dengan sistem EDI

Salah satu fasilitas yang tersedia pada Aplikasi PIB EDI ini kalkulasi yang dilakukan secara otomatis oleh aplikasi. Fasilitas ini menunjang *Self Assessment* yang menjadi salah satu prosedur pengurusan dokumen impor. Dengan demikian jumlah bea, cukai dan pajak yang harus dibayarkan ke kantor Kas Negara akan dihitung secara otomatis. Hasilnya akan menjadi masukan bagi penerbitan SSBC (Surat Setoran Bea Masuk) dan SSP (Surat Setoran Pajak). SSBC dan SSP dapat dicetak pada printer maupun ditampilkan (*display*) di layar komputer dengan memilih sub – menu SSBC / SSP pada menu aplikasi.

Pencetakan / *display* dapat dilakukan satu persatu untuk setiap jenis pungutan yang harus dibayar atau sekaligus untuk semua jenis pungutan.

Pengurusan PIB EDI dilakukan pada Kantor Inspeksi Bea & Cukai (KIBC) yang telah memiliki fasilitas penerimaan data secara EDI, berupa Perangkat Keras, Perangkat Lunak (*Software* EDI) maupun aplikasi antar muka (*interface*) yang *men-load* dokumen dari jaringan EDI ke dalam *In-house application* pada komputer Bea Cukai.

Kantor Inspeksi yang menjadi tujuan pengurusan dokumen harus ditentukan dalam sub – menu *Trading Partner* pada menu Data Pendukung. Kantor Inspeksi Bea Cukai yang dimaksud adalah Kantor Inspeksi yang telah memiliki sistem pengurusan dokumen PIB secara EDI. Kantor Inspeksi terkait ditandai dengan Kode Kantor, Local Name serta EDI Number yang unik untuk setiap Kantor Inspeksi.

Pengurusan PIB diselesaikan pada kantor Inspeksi yang sesuai pada kantor Inspeksi yang sesuai dengan tempat bongkar barang. Dengan demikian untuk importir yang sama maka memiliki kemungkinan tempat pengurusan (Kantor Inspeksi) yang berbeda. Untuk itu perlu ditentukan Kantor Inspeksi Tujuan untuk masing – masing PIB yang dibentuknya.

A.2. Hambatan Yang Timbul dalam Pelaksanaan Sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Sistem EDI ini telah diterapkan di Indonesia, termasuk pula pada Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Sebagai suatu sistem yang baru tentu terdapat hambatan-hambatan dalam pelaksanaannya.

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan menunjukkan bahwa pelaksanaan sistem EDI pada Pelabuhan Tanjung Emas Semarang diketahui bahwa Sistem EDI yang diterapkan di KIBC Pelabuhan Tanjung Emas Semarang belum murni *paperless system* karena masih tetap menggunakan dokumen kertas lain yaitu B/L. Terdapat beberapa kendala di dalam pelaksanaan sistem EDI yaitu terbatasnya jumlah peserta perusahaan yang aktif dan jumlah bank yang menjadi peserta program EDI. Di samping itu dalam pelaksanaan sistem EDI di KIBC Pelabuhan Tanjung Emas Semarang hanya melayani pengurusan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB) saja belum meliputi Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB), sehingga penggunaan sistem ini belum maksimal. Selain itu kesiapan sumber daya manusia di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sebagai pelaksanaan dan masyarakat pengguna sistem EDI ini dianggap merupakan hal-hal yang dapat dimasukkan dalam kategori hambatan tersebut.

A.2.1. Persoalan Yang Timbul Dalam Pelaksanaan Sistem EDI

A.2.1.1. Persoalan Teknis

EDI merupakan persoalan baru dalam perdagangan internasional di Indonesia. Selama ini persoalan-persoalan yang timbul dan berhubungan

dengan masalah EDI dalam prosedur kepabeanan memang belum pernah diselesaikan melalui jalur pengadilan. Para pihak lebih memilih penyelesaian sengketa melalui jalur administrasi.

Adapun kasus atau persoalan yang dijumpai setelah sistem EDI diberlakukan adalah :

1. Data yang dikirim dari perusahaan tidak sama dengan yang diterima oleh Bea dan Cukai, bahkan Bea dan Cukai tidak menerima sama sekali, misalnya dalam hal pembebasan bea masuk.
2. Respons yang dikirim oleh Bea dan Cukai ternyata tidak bisa diambil oleh perusahaan, misalnya Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang (SPPB) sudah diterbitkan oleh Bea dan Cukai tetapi komputer perusahaan tidak ada respon.
3. Pemberitahuan Informasi Barang (PIB) yang secara elektronik sudah dinyatakan jalur hijau, tetapi prakteknya masih harus dilengkapi dengan SPPB asli hasil print out importir. Mengingat lokasi perusahaan dan pelabuhan relatif jauh sekaligus dalam rangka menghindari kontak fisik, pengiriman SPPB sebaiknya dapat dilakukan melalui faximile.
4. Adanya tambahan prosedur pemeriksaan fisik.
5. Jaminan dari Bapeksta (Badan Pelayanan Kemudahan Ekspor dan Pengolahan Data Keuangan) masih harus dilegalisir oleh Kepala Kantor Inspeksi Bea dan Cukai. Sebaiknya hal tersebut tidak perlu lagi dilegalisir karena sudah diamankan dengan sistem EDI.
6. SPPB lembar kedua akan diterbitkan oleh importir akan menambah panjang birokrasi. Dalam prosedur lama SPPB lembar ke 1 dan ke 2 diterbitkan oleh Bea

dan Cukai dan tidak perlu melalui seksi perbendaharaan, karena dapat langsung ke bagian pendokumentasian.

7. Sistem pertukaran data masih mengalami perubahan-perubahan demi kesempurnaan.

Dari uraian diatas, maka dapat dikatakan bahwa persoalan teknis yang timbul dalam pelaksanaan sistem EDI adalah disamping kurang siapnya sumberdaya manusia di pelabuhan sebagai pelaksana sistem EDI juga kurang antusiasnya masyarakat pengguna sistem EDI yaitu para pihak yang terlibat di dalam pelaksanaan sistem EDI, dalam hal ini adalah eksportir dan importir.

A.2.1.2. Persoalan Non Teknis

Disamping persoalan teknis yang timbul dalam pelaksanaan sistem EDI seperti telah dikemukakan diatas, terdapat pula persoalan yang bersifat non-teknis dalam pelaksanaan sistem EDI .

Persoalan non-teknis yang timbul dalam pelaksanaan sistem EDI ini adalah persoalan di bidang hukum. Persoalan hukum yang muncul adalah kurangnya produk perundang-undangan yang mendukung pelaksanaan sistem EDI. Pada saat ini belum terdapat peraturan perundang-undangan yang khusus mengatur masalah EDI. Selama ini sistem EDI hanya berdasar pada Undang-Undang No. 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan.

A.2.2. Penyelesaian Persoalan Dalam Pelaksanaan Sistem EDI

A.2.2.1 Penyelesaian Persoalan Secara Administrasi

Digunakannya penyelesaian secara administrasi sebenarnya berhubungan dengan kecepatan yang ingin dicapai oleh para pihak dalam prosedur kepabeanan dan perdagangan internasional secara umum. Hal ini sebenarnya juga terlihat jelas dalam UU No.10 tahun 1995 yang menyatakan dalam praktek kepabeanan internasional dewasa ini penanganan atas pelanggaran ketentuan kepabeanan lebih dititikberatkan pada penyelesaian secara fiskal yaitu pembayaran sejumlah uang kepada negara dalam bentuk denda.

Sanksi administrasi ditujukan untuk memulihkan hak-hak negara dan untuk menjamin ditaatinya aturan yang secara tegas diatur dalam Undang-Undang. Sanksi administrasi harus menjadi sarana fiskal agar dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien. Penerapan sanksi administrasi harus memenuhi kriteria-kriteria yang transparan agar dapat dicegah adanya ketidakpastian dalam menerapkan sanksi tersebut.

A.2.2.2. Penyelesaian Persoalan Melalui Pengadilan

Walaupun demikian penyelesaian sengketa melalui prosedur pengadilan dapat saja dilakukan oleh para pihak. Mengingat Indonesia belum memiliki peraturan yang mengatur tentang EDI sebagai alat bukti elektronik dan belum ada keputusan pengadilan yang memutuskan sengketa tentang penggunaan EDI sebagai alat bukti elektronik, maka tinjauan kasus

dari penggunaan EDI dapat dilihat melalui putusan-putusan pengadilan asing.

Dalam penyelesaian melalui pengadilan inilah, kemungkinan sengketa tidak akan hanya bersifat teknis saja, melainkan juga dapat berupa tindak pidana kepabeanan lainnya. Dengan demikian penyelesaian hukum dan penerapan ketentuan hukum tidak hanya bersifat administrasi saja, melainkan ketentuan hukum lainnya terutama pidana. Penggunaan sanksi pidana sudah pasti harus didasari oleh alat bukti yang ada.

A.3 Penyederhanaan Sistem Kepabeanan Melalui *Electronic Data Interchange (EDI)*

A.3.1. Motifasi Penyederhanaan Sistem Kepabeanan Melalui EDI

Berkembangnya teknologi EDI sekitar tahun 1980-an di benua Eropa dan Amerika, dengan tujuan efisiensi pelayanan/pengurusan dokumen, terutama untuk pelayanan jasa transportasi, manufaktur, mobil, bea dan cukai, ritel, bank, farmasi. Sekarang ini banyak bidang usaha di berbagai negara Asia-Pasifik telah mengimplementasikan EDI baik yang berbasis VAN (Value Added Network) maupun IP (Internet Protocol).

Keinginan Manajemen PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia II untuk mengimplemetasikan EDI di Pelabuhan dengan tujuan peningkatan efisiensi pelayanan jasa kapal dan barang. Untuk ini dipandang perlu mendirikan anak perusahaan yang memberikan pelayanan jasa EDI. Kegiatan pengembangan usaha PT.Indosat Tbk., yang merencanakan dibentuknya

anak perusahaan yang bergerak dibidang penyediaan jasa EDI. Karena arus globalisasi/perdagangan bebas terutama di kawasan ASEAN dan Pasifik berupa AFTA dan APEC menuntut diimplementasikannya EDI dan EC (Electronic Commerce) di berbagai bidang.

EDI dapat diimplementasikan apabila suatu komunitas dimana didalamnya ada pihak yang disebut hub dan spoke. Hub adalah pihak yang mewajibkan mitra kerjanya yaitu yang disebut spoke untuk menggunakan EDI. Dalam komunitas kepabeanan, Bea dan Cukai disebut hub yang mana mewajibkan mitra kerjanya yaitu para importir dan eksportir (spokes) menggunakan EDI untuk bertukar dokumen bisnis.

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai merupakan institusi pemerintah yang menjalankan tugas dan fungsi dibidang :

- Kepabeanan dalam rangka pengawasan lalu lintas barang masuk dan keluar daerah pabean RI serta pemungutan bea masuk atas barang impor berdasarkan undang-undang (UU no. 10/1995);
- Cukai : pemungutan negara terhadap barang tertentu yang sifat dan karakteristiknya ditetapkan undang-undang (UU no. 11/1995).

Disamping itu, DJBC memiliki visi agar sejajar dengan institusi kepabeanan dan cukai dunia di bidang kinerja dan citra, misinya adalah pelayanan yang terbaik kepada industri, perdagangan dan masyarakat serta strateginya adalah profesionalisme, efisiensi dan pelayanan.

Menyadari pentingnya peran tersebut, berbagai langkah telah diambil oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang salah satu diantaranya adalah

penyederhanaan sistem dan prosedur penyelesaian kewajiban pabean yang memungkinkan penanganan tugas pelayanan administrasi kepabeanan dapat dilakukan secara lebih cepat dan akurat serta dapat menghindari biaya tinggi. Disamping itu adanya harapan masyarakat usaha agar terdapat pelayanan terpadu yang efektif, mudah, cepat dan terjangkau yang disertai adanya kelancaran arus barang serta kemudahan/fasilitasi bagi pelaku usaha agar dapat lebih kompetitif dibanding negara lain. Oleh karena itu Bea dan Cukai berinisiatif melakukan :

- Penyederhanaan proses-proses pelayanan dan pemberian fasilitasi.
- Penerapan sistem pelayanan dokumen kepabeanan berbasis aplikasi komputer dimulai dengan bidang impor (Aplikasi CFRS/Custom Fast Release System)
- Mulai merintis sistem pelayanan terpadu melalui implementasi sistem pertukaran dokumen secara elektronik (EDI), dimulai untuk pelayanan dokumen impor (PIB-EDI).
- Penerapan sistem pelayanan terpadu untuk RKSP dan Manifes
- Penerapan sistem pelayanan terpadu untuk PEB

A.3.2. Pemanfaatan Sistem EDI Dalam Bidang Kepabeanan

Penggunaan sistem EDI dalam bidang administrasi kepabeanan telah dilaksanakan secara luas. Sistem ini telah dibicarakan secara mendalam baik oleh badan Internasional di bawah PBB yaitu UNCTAD, maupun badan yang mewakili dunia usaha internasional yaitu International Chamber of Commerce (ICC), dan direkomendasikan untuk diterapkan oleh institusi kepabeanan.

Dalam suatu rekomendasi UNCTAD yang dituangkan dalam "Recommendations And Guidelines For Trade Efficiency", satu diantara empat belas rekomendasi yang khusus ditujukan kepada "Customs" dalam rangka melaksanakan fungsinya sebagai fasilitator perdagangan, adalah keharusan pemanfaatan Information Technology (IT). Salah satu bentuknya adalah penerapan sistem EDI yang memungkinkan penyelesaian kewajiban kepabeanan lebih efisien.

International Chamber of Commerce sebagai wakil masyarakat usaha internasional pernah mengajukan usul dalam bentuk paper yang berjudul "International Customs Model". Usul atau paper tersebut pada hakekatnya merupakan visi dari masyarakat usaha mengenai praktek dan kebijakan dibidang kepabeanan yang seyogianya dianut oleh Administrasi pabeaan secara internasional dalam rangka menunjang perdagangan. Salah satu persyaratan yang dikemukakan adalah penggunaan "Automation". Disebutkan bahwa "Automation" merupakan factor penentu untuk dapat menjadi Customs yang modern dan efisien. Customs harus memiliki sistem elektronik (EDI) yang memungkinkan pengusaha menyampaikan pemberitahuan impor/ekspor melalui media elektronik dan memungkinkan melakukan pembayaran melalui elektronik fund transfers. Sistem EDI tersebut harus dihubungkan dengan instansi terkait serta dapat digunakan dalam rangka pengumpulan data untuk tujuan analisa yang diperlukan dalam *risk assessment dan compliance measurement*.

Disamping itu dalam organisasi-organisasi perdagangan dan ekonomi baik regional maupun multilateral, misalnya ASEAN dan APEC pemanfaatan sistem EDI dalam bidang kepabeanan juga sudah merupakan kesepakatan. Sedang World Customs Organization (WCO) sendiri dalam Kyoto Convention yang merupakan konvensi tentang harmonisasi dan penyederhanaan sistem dan prosedur kepabeanan, secara khusus mengatur tentang perlunya pemanfaatan sistem EDI oleh Administrasi Pabean. Dalam Kyoto Convention disebutkan bahwa ada sembilan bidang kerja utama dimana sistem EDI direkomendasikan untuk diterapkan yaitu :

- Cargo Inventory Control
- Goods Declaration Processing (import dan export)
- Release Notification
- Customs Enforcement
- Advance Passenger Processing
- Revenue Accounting
- External Trade Statistics
- Management Information System dan
- Office Automation

A.3.3. Penerapan Sistem EDI Kepabeanan Pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai

Dalam rangka peningkatan pelayanan serta penerapan sistem dan prosedur kepabeanan yang cepat, akurat dan aman sejak sekitar tahun 1985 telah mulai dipikirkan untuk menciptakan suatu sistem dan prosedur

kepabeanan yang didasarkan pada pemanfaatan sistem komputerisasi. Setelah melalui study yang cukup lama, pada tahun 1988 dilakukan uji coba sistem kepabeanan yang disebut "Customs Fast Release System" (CFRS). Dalam sistem ini beberapa tahapan proses penyelesaian kewajiban pabean telah dapat dilakukan dengan menggunakan komputer. Sistem ini diberlakukan secara nasional pada tahun 1990.

Prinsip dasar sistem EDI mulai diletakkan pada tahun 1995 yaitu dengan diaturnya cara penyampaian pemberitahuan kepabeanan secara elektronik dalam Undang-Undang no. 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan. Sistem CFRS merupakan cikal bakal dari sistem EDI kepabeanan yang diterapkan saat ini yang mulai diberlakukan pada tanggal 1 April 1997. Sejak tanggal 1 April 1998 penggunaan sistem EDI bagi importir pada beberapa Kantor Pelayanan Utama sudah merupakan keharusan (mandatory). Pihak terkait yang terlibat dalam penggunaan sistem EDI kepabeanan selain Bea dan Cukai adalah Bank (sekitar 200) dan importir/PPJK (sekitar 1500).

Secara umum, bidang aplikasi yang sudah dapat ditangani dalam sistem EDI kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang berlaku saat ini baru meliputi penyelesaian kewajiban pabean dalam bidang impor. Dalam sistem ini proses penyelesaian kewajiban pabean umumnya dilakukan secara elektronik.

A.3.4. Pemanfaatan Sistem EDI Dalam Penyederhanaan Administrasi Kepabeanan

Sistem dan prosedur kepabeanan yang diberlakukan saat ini didasarkan pada undang-undang No.10 tahun 1995 tentang kepabeanan. Secara umum prinsip-prinsip dasar sistem dan prosedur tersebut antara lain :

- Pemberian kemudahan dan kepercayaan yang lebih besar kepada masyarakat usaha.
- Pengurangan intervensi fisik pejabat bea dan cukai dalam proses penyelesaian kewajiban pebean.
- Pemisahan proses clearance dengan administrasi penerimaan keuangan negara.
- Penggunaan media electronic dalam proses penyelesaian kewajiban kepabeanan
- Pelaksanaan pengawasan dan pengamanan sistem melalui Post Clearance Audit.
- Mengurangi kontak antara importir dengan pejabat.

Dengan menerapkan sistem EDI penyelesaian proses penyelesaian kewajiban pabean dilakukan secara elektronik yang antara lain meliputi :

- Pemberitahuan impor oleh importir kepada Bea dan Cukai disampaikan melalui sistem EDI yang dapat dilakukan langsung dari kantornya. Dengan demikian mereka tidak perlu datang ke Kantor Bea dan Cukai.
- Penelitian dokumen antara lain meliputi penelitian kelengkapan pengisian pemberitahuan, Identitas importir, tariff pos barang impor, kewajiban-kewajiban yang belum dipenuhi oleh importir dan lain-lain.
- Penetapan apakah barang-barang impor yang diberitahukan harus diperiksa fisik atau tidak.

- Pemberian respon kepada importir berkaitan dengan pemberitahuan yang diajukan.
- Penelitian Credit Advice atas pembayaran yang dilakukan oleh importir melalui Electronic Funds Transfer
- Pemberian persetujuan untuk mengeluarkan barang impor (Surat persetujuan Pengeluaran Barang) disampaikan kepada importir secara elektronik melalui sistem EDI. Apabila segala persyaratan impor berdasarkan penelitian komputer sudah terpenuhi, maka surat persetujuan pengeluaran barang impor secara otomatis akan tercetak pada komputer importir.

Disamping itu terdapat kelebihan atau keuntungan yang diperoleh dengan menggunakan sistem EDI, yaitu antara lain :

1. Memperlancar arus barang baik impor maupun ekspor di pelabuhan
2. Tanpa ada kontak langsung dengan aparat Bea dan Cukai di lapangan
3. Paperless system sehingga mengurangi dokumen
4. Pelayanan administrasi kepabeanan yang cepat, akurat, murah, aman dan transparan.
5. Kurangnya intervensi fisik dari pejabat Bea dan Cukai dalam proses penyelesaian kewajiban pabean sehingga dapat memotong jalur birokrasi yang panjang.
6. Menghilangkan praktek-praktek yang menimbulkan biaya tinggi.
7. Penyederhanaan system, prosedur dan administrasi kepabeanan.
8. Pengawasan pabean lebih efektif dan efisien.

9. Memudahkan pengumpulan data dan pembentukan system informasi dan statistik.

A.3.5. Pengembangan Dan Pengawasan Sistem EDI Kepabeanan

Dalam rangka pengembangan sistem EDI Kepabeanan baik wilayah penerapan bidang aplikasinya, telah direncanakan untuk melakukan :

- Perluasan aplikasi
- Perluasan jaringan dengan melibatkan lebih banyak instansi terkait
- Penciptaan Database nasional yang merupakan pusat data import dan eksprt yang dapat digunakan untuk melakukan berbagai analisa dan berfungsi sebagai bahan ertimbangan dalam pengambilan keputusan oleh pimpinan.

Dalam waktu dekat sudah di terapkan :

- EDI Manifest

Dengan EDI Manifest pengangkut dapat menyampaikan Manifest secara elektronik tanpa harus lagi menyerahkan hardcopy. Dengan demikian penyampaian manifest dan pelaksanaan kegiatan kepabeanan yang terkait dengan manifest dapat dilakukan lebin cepat. Dari segi pengawasan, langkah-langkah yang diperlukan dapat dilakukan lebih didi sehingga lebih efektif dan efisien.

- EDI Ekspor

Dengan EDI Ekspor, eksportir dapat mengajukan pemberitahuan secara elektronik dan melakukan pembayaran kewajiban pabean secara Electronic Funds Transfer. Demikian pula halnya dengan hal-hal lain yang terkait dengan penyelesaian kewajiban pabean dibidang ekspor. Pemberitahuan barang ekspor

dengan penyerahan hardcopy hanya dilakukan dalam hal-hal tertentu, namun sebagian besar secara paperless. EDI Ekspor secara nasional sudah mulai dianjurkan untuk dilaksanakan sejak 1 Mei 2004, walaupun pada kenyataannya belum dapat dilaksanakan di semua pelabuhan di Indonesia termasuk Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

- Disamping itu saat ini juga sedang dipersiapkan kerjasama dengan instansi lain yaitu Bank Indonesia dan Biro Pusat Statistik serta karantina yang memungkinkan dilakukannya pengiriman atau pertukaran data secara elektronik antar instansi.
- Dalam rangka mendukung tugas-tugas teknis, juga sedang dirancang Customs Information System yang memungkinkan penanganan administrasi yang sifatnya diluar teknis misalnya pencatatan surat menyurat, pelaporan dan lain-lain juga dapat dilakukan secara elektronik.

Dengan menerapkan sistem EDI, disamping penyederhanaan sistem dan prosedur serta administrasi juga diharapkan dapat meningkatkan pelayanan kepabeanan kepada masyarakat usaha dalam bentuk pelayanan yang cepat, aman, murah dan transparan.

Sedangkan pengawasan sistem EDI Kepabeanan meliputi hal-hal sebagai berikut :

1. Validitas Komputer

Dengan digunakannya media elektronik pada prosedur kepabeanan bukan berarti Bea dan Cukai tidak dapat melakukan pemeriksaan dan pengawasan atas barang ekspor dan impor. Pengawasan tetap dapat

berupa tanda bukti penerimaan rencana kedatangan sarana pengangkut dan data manifest.

Selanjutnya importir/kuasanya dapat melakukan proses pengeluaran barang impor dengan menggunakan PIB elektronik dalam bentuk disket atau EDI. Dalam menggunakan PIB secara elektronik, importir/kuasanya menyiapkan PIB dengan menggunakan aplikasi PIB, melakukan pencetakan PIB dan transfer data. Jika kelengkapan data, dokumen pelengkap dan bukti pembayaran benar, maka komputer akan memberikan Nomor Penerimaan PIB. Jika kelengkapan importir tidak memenuhi syarat maka importir akan menerima *Cusres Reject* dengan disertai nota pengembalian.

Cusres reject merupakan hal penting dalam prosedur kepabeanan karena Bea dan Cukai hanya akan memproses pemberitahuan pabean yang benar-benar memenuhi standar tertentu. Dalam setiap *cusres reject* pihak pabean akan menginformasikan secara jelas kriteria-kriteria apa yang menjadikan dasar penolakan akan disertai alasan serta hal-hal yang perlu diperbaiki, dimana pihak importir/eksportir atau kuasanya diharapkan bisa melengkapi informasi tersebut secara lebih akurat. Keharusan pihak Bea dan Cukai untuk memberikan penjelasan harus tertuang pada nota pengembalian sebagaimana diatur dalam KEP-15/BC/1999 tentang Petunjuk Pelaksanaan Kepabeanan di Bidang Impor dan KEP-44/BC/1999 tentang Petunjuk Pelaksanaan Kepabeanan di Bidang Ekspor.

Validitas komputer pada penggunaan sistem EDI untuk proses impor juga berhubungan dengan penentuan jalur merah dan jalur hijau bagi barang

impor, dimana penentuan jalur tersebut ditentukan oleh komputer. Penentuan jalur merah dan hijau saat ini memang lebih sederhana dan kondusif terhadap kelancaran arus barang. Jalur merah hanya diberlakukan terhadap barang impor yang disertai Nota Hasil Intelejen (NHI), atau barang dengan keharusan pemeriksaan fisik secara acak [random]. Dengan kriteria yang lebih sederhana diharapkan sebagian besar barang impor akan diproses melalui jalur hijau tanpa melakukan pemeriksaan fisik.

Untuk lebih memperkuat pengawasan, saat ini Bea dan Cukai juga telah menggunakan sistem pengawasan baru dengan menggunakan *Selective Physical Examination* dan *X Ray Container System*. Penentuan barang yang akan diperiksa dengan sistem ini juga ditentukan oleh komputer.

Proses pemeriksaan yang dilakukan Bea dan Cukai pada dasarnya menggunakan cara yang sangat selektif dengan menggunakan teknik *Risk Assesment* atas dasar *Data Base Computer* yang ekstensif. Dengan menggunakan metode *Risk Assesment*, Bea dan Cukai hanya memeriksa sebagian shipment dan sebagian barang.

2. Dokumen Pelengkap Pabean

Berdasarkan pasal 1 KEP No. 15/BC/1999 disebutkan bahwa dokumen pelengkap adalah semua dokumen yang digunakan sebagai pelengkap pemberitahuan pabean, misalnya *bill of lading/airway bill*, *invoice*, *packing list* dan dokumen lainnya yang dipersyaratkan.

Dokumen pelengkap pabean berhubungan dengan pihak-pihak yang berkaitan dengan perdagangan luar negeri. Tidak semua dokumen pelengkap

merupakan dokumen elektronik. Hal ini mengakibatkan pihak pabean harus tetap melakukan penelitian atas kebenaran dokumen.

Dalam proses ekspor, pejabat Bea dan Cukai akan meneliti kebenaran dan kelengkapan pengisian Pemberitahuan Ekspor sesuai petunjuk pengisian yang berlaku serta kebenaran data Pemberitahuan Ekspor dibandingkan dengan data dokumen pelengkap pabean yang diwajibkan. Jika hasil penelitian dokumen adalah sesuai dan tidak memerlukan pemeriksaan fisik maka pejabat Bea dan Cukai akan memberikan persetujuan muat dan atas dokumen yang bersangkutan diadakan pembetulan/perubahan sesuai ketentuan selambat-lambatnya 3 [tiga] hari setelah keberangkatan sarana pengangkut. Akan tetapi jika barang ekspor merupakan barang yang terkena ketentuan barang yang diatur atau diawasi ekspornya, maka kelengkapan dokumen pelengkap dilakukan sebelum persetujuan muat diberikan.

Dalam proses impor, pemeriksaan dokumen tidak hanya berkaitan dengan kebenaran pengisian PIB tetapi juga berhubungan dengan kejelasan uraian barang untuk dapat menetapkan klasifikasi dan nilai pabean barang impor. Jika terdapat kesalahan atau kekurangan atas dokumen, maka pejabat Bea dan Cukai akan mengembalikan dokumen tersebut berikut Nota Pengembalian. Jika pengeluaran barang menggunakan PIB disket, maka apabila seluruh dokumen sudah lengkap maka importir/kuasanya akan menerima Nomor Pendaftaran. Jika pengeluaran barang menggunakan PIB melalui sistem EDI, maka importir/kuasanya wajib menyerahkan dokumen

pelengkap PIB untuk mendapatkan bukti penyelesaian dokumen sebelum data PIB dikirimkan ke Kantor Pelayanan Bea dan Cukai.

3. Post Audit

Dalam rangka mengamankan hak keuangan negara dan menjamin dipenuhinya ketentuan kepabeanan, pihak Bea dan Cukai akan melakukan audit pembukuan, catatan dan dokumen-dokumen yang berkaitan dengan pemasukan, pengeluaran, pemindahan dan persediaan {stock} barang. Pela

Sesuai dengan konsep self assesment, nilai pabean dihitung berdasarkan nilai transaksi sebagaimana yang diatur dalam GATT Valuation Code. Dalam meneliti nilai pabean dan ternyata dijumpai bahwa harga pabean yang diberitahukan jauh dibawah harga yang sebenarnya, hak ini tidak akan mempengaruhi proses pengeluaran barang. Hanya saja suatu nota informasi akan diterbitkan oleh pejabat fungsional agar dalam waktu 30 hari sudah dapat memastikan kebenaran nilai pabean yang diajukan.

B. Permasalahan Dalam Pelaksanaan Sistem EDI

B.1. Masalah Hukum Yang Timbul Dalam Pelaksanaan Sistem EDI

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan, masalah hukum yang timbul dalam penggunaan atau pelaksanaan sistem EDI diantaranya adalah sebagai berikut :

B.1.1 Keharusan Dalam Bentuk Tertulis

Sistem *Elektronik Data Interchange* (EDI) yang disebut juga dengan *electronic commerce* adalah pertukaran / pengiriman data / dokumen secara elektronik dengan melalui komputer. Dapat dikatakan bahwa EDI bukanlah suatu 'dokumen' tertulis. Hal ini akan merupakan suatu kendala dalam penggunaan sistem EDI di masa datang. Padahal banyak sistem hukum di dunia yang ketentuan undang-undangnya menetapkan bahwa untuk transaksi – transaksi tertentu harus dalam bentuk tertulis.

Bentuk tertulis ini penting dalam kaitannya dengan beban pembuktian yaitu bahwa dokumen tertulis mempunyai nilai bukti yang tinggi, otentik dan tidak mudah dihapus. Perbedaan antara dokumen yang didasarkan atas kertas (*paper-based document*) dan EDI adalah bahwa bentuk yang pertama dapat dibaca (*readable*) oleh mata manusia, sedang bentuk yang kedua tidak begitu dapat dibaca jika tidak dicetak di kertas atau ditampilkan di layar monitor.

Sehubungan dengan hal tersebut perlu diperhatikan definisi "tertulis" yang dilontarkan oleh *Working Group* Pembayaran Internasional⁶⁸ berikut ini

"Writing includes but is not limited to a telegram, telex and any other telecommunication which preserves a record of the information contained there in and is capable of being reproduced in tangible form."

⁶⁸ *Working Group on International Payments, Legal Issues of EDI – Report of the Working on International Payments on the work of its twenty – fourth session, Vienna, 1992.*

Perlu diperhatikan pula yang dikemukakan oleh Gronfors bahwa harus dibedakan antara dokumen yang menjadi penting karena informasi yang mereka bawa dan dokumen yang berharga sebagai objek. Dalam kaitan ini sistem elektronik sepertinya memenuhi bentuk dokumen yang pertama (yaitu sebagai pembawa informasi) dari pada bentuk dokumen sebagai objek.⁶⁹

B.1.2 Nilai Bukti Dari EDI

Terdapat banyak variasi atas penerimaan cetakan komputer (*computer records*) dan bentuk – bentuk lain elektronik sebagai bukti di dalam praktek di negara – negara di dunia. Di beberapa negara telah diadakan ketentuan tersendiri yang mengatur bukti elektronik. Ketentuan ini bertujuan agar supaya bukti elektronik jelas, dapat diandalkan dan terpercaya dengan memfokuskan pada tata cara pemasukan data / informasi dan adanya perlindungan yang memadai terhadap perubahan. Sedangkan praktek di negara lainnya diperlukan pengesahan dari seorang ahli (*expert*) sebagai syarat untuk pengakuan bukti elektronik.

B.1.3 Beban Pembuktian (*Burden of Proof*)

Pandangan ketentuan hukum tradisional di banyak negara adalah bahwa beban pembuktian terletak pada pihak yang membawa masalah / persoalan tersebut pada pengadilan. Berkait dengan beban pembuktian EDI

⁶⁹ Gronfors, *The Paperless Transfer of Transport Informations and Legal Function* dalam Schmitthoft and Goode, *International Carriage of Goods: Some Legal Problems and Possible Solutions*, 1988, h.27.

pandangan tersebut tidak berlaku, tergantung faktor – faktor tersebut membenarkan peralihan beban pembuktian.

B.1.4 Dokumen Harus Asli / Original

Masalah yang berkaitan dengan ketentuan dokumen harus tertulis dan pengakuan cetakan elektronik sebagai bukti mempunyai hubungan yang erat dengan ketentuan dokumen yang ditunjukkan pada pengadilan harus dalam bentuk asli / original.

Ketentuan tentang keaslian data (*original*) diatur oleh UNCITRAL model *law on electronic commerce* (1996) dalam Pasal 8 (1) sebagai berikut :

- Where the law requires information to be presented or retained in its original form that requirement is met by a data message if :*
- (a) *there exists a reliable assurance as to the integrity of the information from the time when it was first generated in its final form, as a data message or otherwise and*
 - (b) *where is required that information be presented, that information is capable of being displayed to person to whom is to be presented.*

B.1.5. Tanda Tangan Dan Keotentikan

Mengenai definisi tanda tangan dapat diberikan definisi yang dikemukakan di dalam Pasal 5 (k) dari *The United Nations Convention on International Bill of Exchange and International Promisory Notes* seperti berikut ini :

“Signature means a hand written signature , its facsimile or an equivalent authentication effected by any other means.”

Namun perlu diperhatikan bahwa di dalam praktek seperti di dalam Konvensi tentang Pengakuan dan Pelaksanaan dari Keputusan Arbitrasi Asing 1958, masih menyadarkan pada konsep “persetujuan tertulis” yang didefinisikan sebagai suatu persetujuan yang ditanda tangani oleh para pihak atau terkandung dalam suatu pertukaran surat atau telegram (Pasal II). Adapun UNCITRAL mengatur tentang ketentuan *signature* (tanda tangan) sebagai berikut :

Where the law requires a signature of person, that requirement is met in relation to a data message if :

- (a) a method is used to identify that person and to indicate that person's approval of the information contained in the data message, and*
- (b) that method is as reliable as was appropriate for the purpose for which the data message was generated or communicated, in the light of all the circumstance, in cluding any relevant agreement.*

B.1.6. Pelaksanaan Dari Kontrak

Adakalanya para pihak terkait oleh suatu perjanjian yang telah disepakati sebelum pembentukan hubungan melalui EDI dan secara jelas memperbolehkan para pihak untuk menyetujui kontrak yang akan datang melalui pertukaran dokumen / data lewat sistem EDI. Persetujuan ini dapat ditempuh dengan jalan membuat suatu perjanjian komersial khusus yang sering disebut sebagai *master agreement*, khususnya pada awal penggunaan sistem EDI. Dalam hal tidak ada *master agreement*, maka perlu adanya suatu ketentuan yang akan berlaku terhadap pelaksanaan kontrak bagi para pihak. } ?

Masalah ini merupakan suatu masalah yang penting yang dapat di masukkan dalam perjanjian kontraktual yaitu apabila tidak ada ketentuan hukum yang bersifat memaksa. Pasal 9 (2) dari *the TEDIS European Model*

EDI Agreement yang disusun oleh Komisi Masyarakat Ekonomi Eropa (Mei 1991) menyatakan :

Unless otherwise agreed a contract made by EDI will be considered to be concluded at the time and the place where EDI message constituting the acceptance of an offer is made available to the information system of the receiver.

B.1.7. Electronic Bill of Lading (Bill of Lading Elektronik)

Sejauh menyangkut dokumen kontrak pengangkut, mulanya terdapat keengganan dari dunia masyarakat pelayaran untuk mengganti tradisi penggunaan *Bill of Lading* (B/L) yang telah mereka gunakan selama berabad – abad dengan *Bill of Lading* elektronik (EDI). Kegagalan – kegagalan dari SEADOCS (*Seaborne Trade Documentation System*) dan CARDIS (*Cargo Data Interchange System*) merupakan bukti kuat yang mendukung keengganan tersebut.⁷⁰

Pada pertengahan tahun 1980 – an atas inisiatif dari negara – negara Eropa dilakukan suatu sistem elektronik untuk mengurus dokumen – dokumen pengapalan (*shipping documents*). Ciri pokok dari sistem ini adalah dibentuknya suatu badan sentral register dari dokumen – dokumen pengapalan yang dinamakan dengan *Seadocs*. Adapun cara kerja adalah *Bill of Lading* diterbitkan sebagaimana biasa yaitu diterbitkan oleh *Carrier* (pengangkut) kemudian dengan segera dikirim dan disimpan di badan register (*Seadocs*). *Seadocs* disini adalah *an independent depository of Bill*

⁷⁰ James L Robert, *Electronic Bill of Lading*, didalam Wilde and Islam (eds), *International Transactions Trade and Investment, Law and Finance*, The Law Book Company, 1993, h 87.

of Lading. Setelah itu, semua transaksi yang berhubungan dengan *Bill of Lading* ditangani oleh *Seadocs* atas perintah dari para pihak. Semua transaksi secara terperinci dikumpulkan kepada *Seadocs* secara elektronik dan semua dokumen ditahan oleh *Seadocs* sampai dengan barang dikirim. Sistem ini “ tidak “ dapat dikatakan sebagai *paperless system* sebab *Bill of Lading* yang biasa (kertas) masih dipergunakan dalam sistem ini. Akan tetapi bagaimanapun, sistem ini diadakan adalah dimaksudkan untuk mengganti *Bill of Lading* dengan *paperless system* (sistem elektronik). Namun, *Seadocs* ini gagal dikarenakan terlalu besarnya biaya asuransi, tidak adanya minat dari perusahaan – perusahaan dan adanya kesulitan – kesulitan yang timbul karena ketidak kesepakatan dari para pihak yang terlibat dalam perdagangan internasional untuk menggunakan satu badan indenpenden yang bertindak sebagai badan penyimpan B/L.

Di samping *Seadocs* terdapat *CARDIS (Cargo Data Interchange System)* yang merupakan suatu sistem yang berasal dari Amerika Serikat. *CARDIS* ini diusulkan oleh Western Union Co. tujuan dari sistem ini tidak langsung mengenai *Bill of Lading* akan tetapi hanya untuk mengatur semua pengguna jasa angkutan kapal di pelabuhan ke dalam suatu sistem elektronik. Sistem ini dimulai dengan memasukkan *Seaway bills* terlebih dahulu kemudian baru setelah itu memasukkan B / L. akan tetapi *CARDIS* tidak berjalan karena tidak adanya sistem, bentuk dan methoda yang standar.

B.1.8. Sistem Yang dikembangkan Oleh *Internasional Maritime Council*

(CMI).

Sistem yang lain yang sekarang sedang dipertimbangkan adalah sistem yang menggunakan kombinasi antara sistem *Seadocs* dan CMI (*Internasional Maritime Council*) rules / ketentuan – ketentuan CMI. Adapun usul dari sistem ini adalah dibentuknya suatu badan sentral register dari dokumen yang akan dioperasikan oleh BIMCO (*the Baltic and International Maritime Council*).

Tidak seperti pada *Seadocs* ketentuan CMI memakai *a carrier based system* yaitu sistem yang memakai pengangkut sebagai basis dari sistem. Artinya pengangkut merupakan *the centrepiece* sebagai sentra dari sistem, yaitu sebagai penerima dan sekaligus pengirim dari semua perintah / data elektronik. Perintah / data elektronik yang equivalent dengan B/L berada setiap waktu ditangan pengangkut.

Adapun cara kerja dari sistem ini adalah sebagai berikut. Merupakan titik awal dari proses elektronik ini adalah *the receipt message*. *Receipt message* ini dikeluarkan secara elektronik oleh pengangkut dan dikirim kepada *shipper*, (pemilik barang biasanya penjual) pada waktu barang diterima.

Receipt message ini berisi nama dari *shipper*, diskripsi dari barang (termasuk reservasi yang mungkin muncul di B/L), perincian penerimaan barang, referensi dari pengangkut, dan syarat – syarat pengangkutan. Yang paling penting di dalam *receipt message* akan disebutkan secara terperinci tentang *the private key*.

- e. Penerbitan *the private key* yang baru kepada pemegang baru.

B.2. Masalah Non - Hukum Yang Timbul Dalam Pelaksanaan Sistem EDI

Dari hasil penelitian dan pengamatan di lapangan diketahui bahwa masalah non-hukum yang timbul dalam pelaksanaan sistem EDI kebanyakan adalah masalah yang bersifat teknis . Seperti telah disebutkan diatas bahwa sebagai sistem yang baru dalam perdagangan luar negeri di Indonesia, sistem EDI dalam pelaksanaannya banyak terdapat berbagai masalah teknis yang muncul.

Masalah teknis yang banyak terjadi setelah diberlakukannya sistem EDI ini adalah antara lain :

1. Data yang dikirim dari perusahaan tidak sama dengan yang diterima oleh Bea dan Cukai, bahkan Bea dan Cukai tidak menerima sama sekali, misalnya dalam hal pembebasan bea masuk.
2. Respons yang dikirim oleh Bea dan Cukai ternyata tidak bisa diambil oleh perusahaan, misalnya Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang (SPPB) sudah diterbitkan oleh Bea dan Cukai, tetapi komputer perusahaan tidak ada respon.
3. Pemberitahuan Informasi Barang (PIB) secara elektronik sudah dinyaakan jalur hijau, tetapi prakteknya masih harus dilengkapi dengan SPPB hasil print out importir. Mengingat lokasi perusahaan dan pelabuhan relatif jauh sekaligus dalam rangka menghindari kontak fisik, maka pengiriman SPPB sebaiknya dapat dilakukan melalui faksimili.

4. Adanya tambahan prosedur pemeriksaan fisik.
5. Jaminan dari Bapeksta (Badan Pelayanan Kemudahan Ekspor dan Pengolahan Data Keuangan) masih harus dilegalisir oleh Kepala Kantor Inspeksi Bea dan Cukai. Sebaiknya hal tersebut tidak perlu lagi dilegalisir karena sudah diamankan dengan sistem EDI.
6. SPPB lembar kedua akan diterbitkan oleh importir akan menambah panjang birokrasi. Dalam prosedur lama SPPB lembar pertama dan kedua diterbitkan oleh Bea dan Cukai dan tidak perlu melalui seksi perbendaharaan, karena dapat langsung ke bagian pendokumentasian.
7. Sistem pertukaran data masih mengalami perubahan-perubahan demi kesempurnaan.

C. EDI Sebagai Alat Untuk Pembuktian Bila Terjadi Sengketa di Pengadilan

C.1. EDI Sebagai Alat Bukti Dalam Hukum Indonesia

Alat bukti adalah apa saja yang menurut undang-undang dapat dipakai untuk membuktikan benar atau tidaknya sesuatu (tuduhan). Alat bukti merupakan hal penting dalam pembuktian atas suatu sengketa yang terjadi di pengadilan⁷¹. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa masalah alat bukti dan pembuktian merupakan bagian dari hukum acara, karena memberikan aturan-aturan tentang berlangsungnya suatu sengketa di muka hakim atau pengadilan.

⁷¹Yan Pramadya Putra, "Kamus Hukum", Aneka Ilmu, Semarang, 1997, hal.3.

Sebuah sengketa yang terjadi di pengadilan dapat maupun publik. Hal ini menentukan prosedur beracara termasuk pengaturan tentang alat bukti yang diperlukan. Dengan demikian masalah alat bukti ini diatur dalam hukum perdata/hukum acara perdata dan hukum acara pidana.

Menurut pasal 1866 KUH Perdata, Pasal 164 HIR dan pasal 284 Rbg, alat bukti yang dipergunakan dalam suatu kasus perdata terdiri dari :

- a. Alat bukti tertulis
- b. Pembuktian dengan saksi
- c. Persangkaan
- d. Pengakuan
- e. Sumpah

Sedangkan menurut pasal 184 KUHAP, alat bukti yang diperlukan dalam suatu kasus pidana terdiri dari :

- b. Keterangan saksi
- c. Keterangan ahli
- d. Surat
- e. Petunjuk
- f. Keterangan terdakwa.

Dalam kaitannya dengan EDI, penggunaan EDI yang dapat menimbulkan suatu sengketa diantara para pihak mengakibatkan dokumen elektronik ini dapat menjadi suatu alat bukti bila terjadi suatu sengketa. Ada tiga hal penting yang harus diperhatikan dari penggunaan EDI sebagai alat bukti, yaitu : jenis alat bukti

EDI, penggunaan EDI sebagai alat bukti, dan kekuatan pembuktian EDI sebagai alat bukti.

C.1.1. Penggunaan EDI Sebagai Alat Bukti

Sebagai dokumen pada dasarnya berisi tanda baca yang merupakan pernyataan buah pikiran. Dengan demikian sebuah dokumen termasuk EDI sebagai dokumen elektronik merupakan alat bukti tertulis atau surat. Alat bukti tertulis adalah suatu pernyataan buah pikiran atau isi hati yang diwujudkan dengan tanda-tanda bacaan dan dibuat dalam suatu benda.

Surat sebagai alat bukti tertulis dapat dibedakan dalam akta dan surat bukan akta. Sedangkan akta dibedakan dalam akta otentik dan akta dibawah tangan. Suatu surat dapat dikatakan sebagai akta apabila surat tersebut ditandatangani, dibuat dengan sengaja dan dipergunakan oleh orang untuk keperluan siapa surat itu dibuat. Syarat ini berlaku pula bagi dokumen.

Sebuah tanda tangan dalam suatu surat adalah perlu guna keperluan identifikasi yaitu menentukan ciri-ciri dari kata yang satu dengan yang lainnya. Tanda tangan adalah membuta suatu benda yang merupakan spesialisasi sesuatu surat atas nama si pembuat. Dengan demikian tanda tangan merupakan hal penting dalam suatu akta atau dokumen untuk keperluan pembuktian itu sendiri.

Digunakannya EDI sebagai alat bukti pada dasarnya berhubungan dengan fungsi dokumen itu sendiri, yaitu :

1. Sebagai syarat untuk menyatakan adanya suatu hubungan hukum.

Penggunaan dokumen dalam proses kepabeanan menunjukkan bahwa

dengan tidak adanya atau tidak dibuatnya suatu dokumen maka perbuatan hukum dalam proses kepabeanan/ekspor impor tidak terjadi.

2. Sebagai alat pembuktian. Dengan tidak adanya atau tidak dibuatnya dokumen, maka perbuatan hukum tersebut tidak dapat terbukti adanya. Dokumen dengan sengaja sejak semula dibuat untuk alat pembuktian dikemudian hari.

Dalam proses pengadilan alat bukti dapat mempercepat proses penyelesaian sengketa, baik yang bersifat privat maupun publik. Dalam proses penyelesaian sengketa terutama untuk kasus-kasus pidana, penyitaan barang bukti memang sangat diperlukan dimana barang bukti tersebut dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses persidangan.

Menurut Pasal 1 butir 16 KUHP sebuah penyitaan dapat dilakukan terhadap benda bergerak atau tidak bergerak dan berwujud atau tidak berwujud. EDI sebagai bentuk perkembangan di bidang komputer dan informasi memang berhubungan dengan perangkat-perangkat lain dari komputer yang dapat membantu terjadinya suatu sengketa.

C.1.2. Kekuatan Pembuktian EDI Sebagai Alat Bukti

Walaupun masalah pembuktian ada di dalam hukum acara pidana maupun perdata, namun karena hukum pidana tergolong pada hukum publik, sedangkan hukum perdata tergolong dalam hukum privat, maka terdapat suatu perbedaan dalam sistem hukum pembuktiannya.

Keberadaan EDI sebagai alat bukti memang tidak dapat berdiri sendiri, terutama dalam sengketa pidana. Hal ini disebabkan karena sebuah

dokumen atau alat bukti tertulis bukan merupakan alat bukti utama. Keberadaan EDI sebagai alat bukti perlu didukung oleh alat bukti lainnya.

Dalam hubungannya sebagai alat bukti, kekuatan pembuktian EDI didasarkan atas benar atau tidaknya isi dari suatu dokumen. Selain itu kekuatan pembuktian lahir dari dokumen dapat terlihat melalui keadaan lahir dari dokumen tersebut. Hal ini berhubungan dengan ketidak otentikan dokumen dan dapat dibuktikan melalui tanda tangan yang ada didalam dokumen tersebut.

Kekuatan pembuktian lahir dari EDI secara keseluruhan sebenarnya tidak dapat terlihat dalam hukum Indonesia. Hal ini disebabkan karena EDI merupakan dokumen elektronik, dimana penggunaan dokumen elektronik sebagai suatu alat bukti menimbulkan persoalan-persoalan baru yang sebelumnya tidak diatur dalam hukum Indonesia. Selama ini hukum pembuktian Indonesia hanya mengatur alat bukti tertulis diatas kertas.

Ada beberapa persoalan yang berhubungan dengan kekuatan EDI sebagai alat bukti berupa dokumen elektronik. Persoalan tersebut antara lain berhubungan dengan masalah electronic contract, tanda tangan pada suatu dokumen elektronik, keaslian printout atau copy dari sebuah dokumen elektronik dan beban pembuktian yang harus dilakukan oleh para pihak yang bersengketa.

○ Mengingat sampai saat ini hukum Indonesia belum mengatur persoalan-persoalan tersebut masih mengacu pada aturan-aturan Internasional yang dikeluarkan oleh organisasi-organisasi internasional.

Sebagai anggota dari organisasi tersebut sudah sepantasnya Indonesia mengacu dan mengadakan penyesuaian terhadap aturan-aturan internasional tersebut.

C.2. EDI Sebagai Alat Bukti Elektronik Dalam Aturan Internasional

Sebagai alat bukti, penggunaan dokumen elektronik menimbulkan beberapa hal penting. *Validitas* dan *autentifikasi* atas dokumen elektronik merupakan hal utama yang harus diperhatikan agar dokumen elektronik tersebut dapat diterima keasliannya dan berlaku pula sebagai alat bukti.

C.2.1. Pengaturan Menurut WCO

World Custom Organisation (WCO) melalui *Recommendation of The Customs Cooperation Council Concerning The Transmission and Authentication of Customs Information which is Processed by Computer* menyatakan bahwa adanya pemrosesan data komputer secara otomatis, penggunaan EDI dan adanya teknik pengawasan tertentu memungkinkan data kepabeanan diolah dan dikirim dengan mempertimbangkan *validitas* dan *autentifikasi*. Cara ini merupakan pengembangan dari digunakannya *paper documention* (dokumen berbentuk kertas) dan *a handwitten signature* (tanda tangan basah atau manual).

Ada tiga hal penting yang dapat membantu terciptanya *validitas* dan *autentifikasi* dokumen, yaitu digunakannya *unique passwords linked to the declarant and tranmitted with the information, software keys for the*

*encryption of data and the generation of electronic signatures.*⁷² Dengan cara ini diharapkan informasi yang tercantum dalam sebuah dokumen elektronik mempunyai kekuatan yang mengikat sebagaimana isi dari dokumen dalam bentuk kertas yang telah mendapat pengabsahan tanda tangan secara manual.

C.2.2. Pengaturan Menurut ICC

Selain WCO, pengaturan penggunaan *unique password public keys encryption dan data digital (electronic) signature* telah dilakukan oleh organisasi-organisasi internasional lainnya. *Internasional Chamber of Commerce (ICC)* melalui *Information Security Working Party* sebagai bagian dari *ICC Electronic Commerce Project* telah mengatur penggunaan ketiga hal tersebut dalam GUIDEC (*General Useges for International Digitally Ensured Commerce*).

C.2.3 Pengaturan Menurut UNCITRAL

Masalah validitas dan autentifikasi khususnya dalam hal ini *Digital Signitures* selanjutnya diatur dalam *UNCITRAL, Model Law on Electronic Commerce*. Walaupun Model Law mengatur validitas atas transaksi komersial secara elektronik, namun Model Law hanya mengatur masalah-masalah yang berhubungan dengan syarat formal atas suatu kontrak yang diatur dalam sebuah sistem hukum. Dalam model Law ini validitas dan autentifikasi sebuah konrak elektronik berhubungan pada tiga hal, yaitu :

⁷² WCO, Recommendation of the Customs Co-operation Council Concerning the Transmission and the Authentification of customs information which is processed by computer [16 june 1981], hal 1.

1. Writing Required
2. Signed Required
3. As evidence

Sebenarnya pengaturan atas transaksi elektronik merupakan bentuk adaptasi dari format teknologi baru. Adapun dasar transaksi tersebut tidak berubah. Hal ini termasuk syarat sahnya suatu perjanjian (*the law has only begun to adapt to the new technology forms. The basic nature of the transaction has not changed*).

Digital Signatures merupakan sebuah perkembangan dalam komonitas hukum dan bisnis yang harus diadaptasi baik dalam segi aturan ataupun praktek. Sebuah tanda tangan mempunyai peran penting dalam sebuah transaksi, yaitu sebagai :

- a. *Signer authentication : to provide good evidence of who participated in transaction, a signatures should indicate by whom a document or message is signed and be difficult for any other person to produce without authorization*
- b. *Document authentication : to provide good evidence of the substance of the transaction, a signatures should identify what signed and make it impracticable to falsify or alter, without detection, either the signed matter or the signature*
- c. *Affirmative Act : to serve the ceremonial and the approval functions of signature, a person should be able to create a signature to mark an event, indicate approval an authorization, and establish the sense of having legally consummated a transaction*
- d. *Efficiency : optimally, a signiture and its creation and verification process should provide the greatest possible assurance of authenticity and validity with the least possible expenditure of resources.*

Dari penjelasan tersebut tampak bahwa sebuah tanda tangan mempunyai peran penting dalam suatu transaksi yaitu sebuah bukti bagi para pihak atas terjadinya sebuah transaksi, sekaligus memberikan jaminan atas validitas dan autentifikasi sebuah dokumen elektronik.

Penggunaan *digital signatures* dilakukan dalam dua proses, satu pihak dilakukan oleh penerima digital signatures.⁷³

- a. *Digital Signatures Creation : is the process of the computing, a code derived from and unique to both the signed message and a given private key. For that code or digital signature to be secure, there must be at most only a negligible chance that the same digital signature could be created by any other message or private key.*
- b. *Digital Signatures Verification : is the process of the checking, the digital signature by reference to the original message and a public key, and thereby determining whether the digital signature was created for that same message using the private key that corresponds to the referenced public key.*

Dapat diterima dan diakui sebuah dokumen elektronik sebagai alat bukti berhubungan dengan standar yang telah diatur oleh hukum yaitu sebagaimana yang terdapat pada hukum acara pidana dan hukum acara perdata (beyond a reasonable doubt or the standard for criminal prosecutions and the balance of probabilities or the standard for civil proceedings).⁷⁴

Dengan demikian kekuatan alat bukti berupa dokumen elektronik ini sangat menentukan dalam sebuah proses peradilan.

⁷³ Ibid, hal 3.

⁷⁴ ITTS Legal Issues Working Group, Issues Arising from EDI, <http://www.Canada,Justice.gc.ca>, 1996, page 2.

C.3. Kemungkinan Timbulnya Sengketa Dalam Penggunaan Sistem EDI

C.3.1. Hubungan Hukum Para Pihak

C.3.1.1. Hubungan Hukum Privat

Dalam melaksanakan proses ekspor impor, eksportir dan importir dapat menggunakan jasa Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK). PPJK ini dapat terdiri dari *Freight Forwarder* , Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Udara (EMKU). Hubungan ini bersifat privat.

Keberadaan PPJK telah diatur dalam UU No. 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan, khususnya pasal 29, Keberadaan PPJK ini diterangkan lebih lanjut pada Penjelasan Pasal 29 ayat 2 UU No. 10 tahun 1995. Pasal tersebut pada dasarnya menganut prinsip bahwa semua pemilik barang dapat menyelesaikan kewajiban pabean sendiri. Mengingat tidak semua pemilik barang mengetahui atau menguasai ketentuan ketatalaksanaan kepabeanan atau karena suatu hal tidak dapat menyelesaikan sendiri kewajiban kepabeanan yang terdaftar di kantor pabean.

Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) adalah perusahaan yang bidang usahanya secara khusus adalah dalam bidang ekspedisi muatan kapal laut. Perusahaan EMKL tersebut berbentuk badan hukum Indonesia yang memiliki modal dasar dan modal kerja yang dapat menjamin

kelancaran usahanya. Disamping harus mempunyai izin usaha tetap/sementara, EMKL harus memiliki keahlian di bidang :

1. Dokumen muatan dan kepabeanan
2. Pelayanan dari pintu ke pintu (door to door service)
3. Pembukuan

Seperti halnya dengan EMKL, perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Udara adalah perusahaan yang kegiatan usahanya khusus di bidang ekspedisi muatan kapal udara. Syarat-syarat bentuk perusahaan, izin dan keahlian-keahlian dalam perusahaan EMKU adalah sama dengan yang diharuskan dalam EMKL.

Freight Forwarder atau Forwarding Agent dapat diterjemahkan sebagai "Biro Perjalanan untuk Barang" atau "Jasa Angkutan Terpadu". Freight Forwarder mempunyai peranan yang lebih luas dari perusahaan EMKL atau EMKU. Akan tetapi kedua bentuk perusahaan tersebut pada intinya membantu eksportir/importir dalam menyelesaikan urusan-urusan kepabeanan, bongkar muat barang dan penyerahan barang tepat pada waktunya. Perusahaan-perusahaan ini dibentuk untuk menunjang aktivitas perdagangan luar negeri.

Eksportir dan importir yang menggunakan jasa-jasa freight forwarder biasanya menerima randa terima (receipt) yang dinamakan Freight Forwarder Receipt atau Forwarder Agent's Receipt sebagai ganti penyerahan barang-barangnya. Tanda terima tersebut kadang-kadang disebut "House B/L" dan fungsinya tidak lebih dari pada tanda penerimaan barang-barang

dan biasanya bukan merupakan kontrak pengangkutan atau tanda pemilikan barang-barang selama dalam pengawasan Maskapai Pelayaran.

Hubungan hukum antara eksportir/importir dengan PPJK merupakan hubungan pemberian kuasa dan pelayanan berkala. Masalah pemberian kuasa diatur dalam KUHP Perdata (pasal 1792 s/d 1819). Menurut pasal 1792 pemberian kuasa adalah suatu persetujuan dengan mana seseorang memberikan kekuasaannya kepada orang lain, yang menerimanya, untuk atas namanya menyelenggarakan suatu urusan. Sedangkan pelayanan berkala yang diatur dalam pasal 1601 KUHP Perdata menunjukkan bahwa hubugankerja antara pemberi dan penerima kuasa tidak tetap, artinya sifat hukum pemberian kuasa ini ada apabila eksportir/ importir membutuhkan jasa PPJK untuk melakukan urusan pengurusan prosedur kepabeanan.

Dalam hubungan antara eksportir/importir dengan PPJK, eksportir atau importir memberikan kuasanya kepada PPJK untuk mengurus dokumen-dokumen dan pekerjaan-pekerjaan lain yang menyangkut penerimaan barang dan penyerahan barang untuk kepentingan pemilik barang. Mengingat masalah pemberian kuasa merupakan hal penting dalam pengurusan jasa kepabeanan, maka dalam melakukan tugasnya PPJK, memerlukan Surat Kuasa dari yang memerlukan jasa (eksportir atau importir). Langkah selanjutnya merupakan inisiatif perusahaan-perusahaan itu sendiri untuk mempercepat proses penyelesaiannya dan tugas-tugas tersebut berakhir pada tahapan sesuai kuasa yang diberikan. Hubungan hokum ini sudah pasti akan menimbulkan hak dan kewajiban dari para pihak, termasuk tanggung jawab

atas segala sesuatu yang terjadi sehubungan dengan dilaksanakannya prosedur kepabeanan.

C.3.1.2. Hubungan Hukum Publik

Hubungan hukum yang bersifat publik dapat dilihat atau terwujud melalui beberapa aspek hukum, yaitu :

C.3.1.2.1. Hukum Pajak

Pemungutan bea masuk merupakan salah satu bentuk penerimaan negara dalam bentuk pemungutan pajak negara, sehingga ketentuan dan peraturan yang mengatur tentang pemungutan tersebut merupakan ketentuan perpajakan (fiskal). Ketentuan kepabeanan sebagai bagian dari hukum fiskal secara tegas disebutkan pada UU No. 10 Tahun 1995 tentang kepabeanan, bagian Penjelasan Umum butir 2.

Kepabeanan pada dasarnya merupakan bagian dari hukum pajak internasional. Dalam pergaulan internasional, fungsi spesifik kepabeanan bersifat sangat menonjol. Fungsi ini selalu berkaitan dengan negara lain, karena setiap penetapan bea masuk akan membebankan biaya tertentu bagi importir, termasuk importir negara lain. Bea masuk yang tinggi dapat mengakibatkan hambatan dalam perdagangan luar negeri

C.3.1.2.2. Hukum Administrasi Negara

Dalam hubungannya dengan masalah keuangan negara, Bea dan Cukai melakukan fungsi administrasi negara di lapangan keuangan terutama

dalam hal pengumpulan pajak. Dalam hal ini Bea dan Cukai bertindak sebagai tax collector atau government revenue dan trade facilitator.

Perkembangan yang terjadi saat ini memang mengharuskan fungsi Bea dan Cukai mulai beralih tidak hanya sebagai tax collector atau government revenue saja, melainkan juga sebagai trade facilitator. Sebagai Trade facilitator, Bea dan Cukai harus mampu memberikan pelayanan yang terbaik sekaligus mengawasi arus barang ekspor dan impor.

Guna meningkatkan kemudahan pergerakan barang, Bea dan Cukai harus melakukan kegiatan-kegiatannya dengan menggunakan teknik-teknik modern dan menyusun kembali teknik-teknik tersebut didalam memproses kegiatan yang dilakukan, sehingga dapat diketahui apakah kegiatan-kegiatan yang dilakukan adalah efisien atau belum. Jika kegiatan yang dilakukan dalam mendukung kegiatan tersebut perlu penyederhanaan lebih lanjut.

Keberhasilan Bea dan Cukai melaksanakan fungsi trade facilitator perlu didukung hal-hal sebagai berikut :

1. Bea dan Cukai harus technology based
2. Bea dan Cukai harus mengandalkan pengawasannya pada sector Post Clearance Audit
3. Cooperation
4. Upaya peningkatan compliance, yang benar-benar berorientasi pada pelayanan
5. Profesionalisme dan integritas aparat

Keberadaan Bea dan Cukai sebagai salah satu aparat fiskal dan pengawasan arus barang masuk dan keluar wilayah Indonesia tidak dapat terpisah dari instansi lain. Instansi tersebut adalah :

1. Direktorat Jenderal Pajak
2. Direktorat Jenderal Anggaran
3. Kejaksaan
4. Badan Administrasi dan Kepegawaian Negara
5. Departemen Perindustrian dan Perdagangan
6. Departemen Teknis Terkait
7. Bapeksta

Hubungan yang dilakukan oleh Bea dan Cukai dengan instansi-instansi tersebut sangat berkaitan dengan mata rantai kegiatan ekspor impor yang dilakukan oleh para eksportir, importir atau kuasanya. Para eksportir, importir atau kuasanya tersebut juga harus melakukan hubungan dengan instansi-instansi tersebut dalam hal :

- a. Syarat Perpajakan. Para eksportir, importir atau kuasanya harus memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Pajak.
- b. Ijin Usaha dan Perdagangan yang dipersyaratkan dalam proses transaksi ekspor impor yang dikeluarkan oleh Departemen Perindustrian dan Perdagangan.
- c. Fasilitas ekspor dan pembebasan pajak yang diperoleh dari Bapeksta.

3.1.2.3. Hukum Pidana

Salah satu fungsi kepabeanan di bidang hukum pidana yang menonjol adalah mencegah penyelundupan. Secara yuridis masalah

penyelundupan diatur dalam UU No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, pasal 102. Dalam pasal ini disebutkan bahwa :

“Barang siapa mengimpor atau mengekspor atau mencoba mengimpor atau mengekspor barang tanpa mengindahkan ketentuan undang-undang ini dipidana karena melakukan penyelundupan dengan pidana penjara paling lama delapan tahun dan denda paling banyak Rp. 500.000.000,- (lima ratus juta rupiah)”.

Lebih lanjut penjelasan 102 memberikan uraian sebagai berikut :

“Undang-undang ini telah mengatur atau menetapkan tata cara atau kewajiban yang harus dipenuhi apabila seseorang mengimpor atau mengekspor barang tanpa mengindahkan ketentuan atau prosedur yang telah ditetapkan oleh undang-undang ini diancam dengan pidana berdasarkan pasal ini dengan hukuman akumulatif berupa pidana penjara dan denda”.

Yang dimaksud dengan “tanpa mengindahkan ketentuan UU ini” adalah sama sekali tidak memenuhi ketentuan atau prosedur sebagaimana yang telah ditetapkan UU ini. Dengan demikian, apabila seseorang mengimpor atau mengekspor barang yang telah mengindahkan ketentuan UU ini, walaupun tidak sepenuhnya, tidak termasuk perbuatan yang dapat dipidana berdasarkan pasal ini.

Para eksportir, importir, dan kuasanya yang akan melakukan transaksi ekspor impor memang harus memenuhi berbagai persyaratan yang telah ditetapkan. Adanya tindak pidana di bidang kepabeanan terutama dalam hal penyelundupan ini mengharuskan aparat Bea dan Cukai dapat

melakukan penindakan terhadap barang/atau sarana pengangkut serta bangunan atau tempat lain sebagai wujud wewenang kepabeanan dalam rangka menjamin hak-hak negara dan dipatuhinya berbagai ketentuan.

Setiap penindakan yang dilakukan oleh Pejabat Bea dan Cukai harus bisa dipertanggung jawabkan secara hukum untuk mendapatkan penyelesaian akhir berupa :

- a. Penyidikan terhadap tindak pidana
- b. Pengenaan sanksi administrasi berupa denda
- c. Penyerahan kembali kepada pemiliknya

C.3.2. Timbulnya Sengketa

Dalam setiap hubungan hukum, kemungkinan timbulnya suatu sengketa selalu dapat terjadi. Adanya hubungan yang bersifat privat dan publik dalam penggunaan sistem EDI akan menunjukkan sengketa yang timbul dalam dapat terjadi pada kedua hubungan hukum tersebut.

C.3.2.1 Sengketa Dalam Hukum Privat

Pada hubungan hukum yang bersifat privat, sengketa yang timbul terjadi diantara pemberi kuasa (eksportir dan importir) dengan penerima kuasa (PPJK). Kesalahan dan kelalaian yang dilakukan oleh PPJK dalam melakukan pengurusan prosedur kepabeanan tentu akan membawa kerugian bagi para eksportir atau importir sebagai pemberi kuasa.

Sebagian besar pekerjaan kepabeanan berhubungan dengan pemrosesan informasi. Informasi tersebut biasanya berhubungan dengan perusahaan pelayaran, perusahaan pengangkutan dan yang terpenting adalah

informasi dari perusahaan pelayanan jasa kepabeanan yang bertindak atas nama importir. Apabila informasi yang diterima dari sumber-sumber tersebut tidak memadai, maka akibatnya akan terjadi penundaan pemrosesan informasi yang pada akhirnya akan menyebabkan dapat ditolaknya pemberitahuan pebean atau tertundanya proses pengeluaran barang.

Sengketa yang disebabkan karena perbuatan penerima kuasa akan berhubungan dengan masalah tanggung jawab. Dalam kaitannya dengan masalah tanggung jawab pasal 1801 KUHP Perdata menyebutkan bahwa :

“Sikuasa tidak saja bertanggung jawab tentang perbuatan-perbuatan yang dilakukan dengan sengaja tetapi juga tentang kelalaian-kelalaian yang dilakukan dalam menjalankan kuasanya”

Mengingat PPJK dapat merupakan suatu ekspeditur maka masalah tanggung jawab ini lebih lanjut diatur dalam pasal 87 KUHD. Pasal ini menetapkan bahwa tanggung jawab ekspeditur terhadap barang-barang yang telah diserahkan pengirim kepadanya adalah :

- a. Menyelenggarakan pengiriman selekas-lekasnya dengan rapi pada barang-barang yang telah diterimanya dari pengirim
- b. Mengindahkan segala upaya untuk menjamin keselamatan barang-barang tersebut.

C.3.2.2. Sengketa Dalam Hukum Publik

Sebenarnya dalam penggunaan sistem EDI, sengketa yang timbul lebih banyak terjadi pada hubungan hukum yang bersifat publik. Hal ini disebabkan karena kebenaran pengisian suatu dokumen elektronik akan

berhubungan langsung dengan penentuan bea masuk/pajak ekspor dan pengawasan atas barang terutama dalam pencegahan penyelundupan dan pelanggaran dibidang kepabeanan lainnya.

Penentuan bea masuk pajak ekspor berkaitan dengan sistem self assessment yang diterapkan dalam UU Kepabeanan. Pada dasarnya sistem ini menerapkan asas menghitung dan menyetor sendiri bea masuk/pajak ekspor yang terutang. Sistem ini memang memberikan kepercayaan yang besar kepada pengguna jasa kepabeanan. Walaupun demikian para pengguna jasa kepabeanan harus tetap mengimbangi kepercayaan tersebut dengan tanggung jawab, kejujuran dan kepatuhan dalam pemenuhan ketentuan yang berlaku.

Pelanggaran kepabeanan memang banyak macamnya. Nairobi Conventions for the Prevention, Investigation And Repression of Customs Offences menyebutkan beberapa jenis pelanggaran kepabeanan, yaitu meliputi bidang :

- A. Perniagaan
- B. Penyalahgunaan hak milik kekayaan intelektual
- C. Perdagangan peralatan persenjataan
- D. Perdagangan bahan nuklir
- E. Perdagangan bahan beracun
- F. Perdagangan binatang serta tumbuhan yang dilindungi

Segala tindakan yang melanggar ketentuan tersebut akan mengakibatkan para pengguna jasa kepabeanan terkena sanksi baik yang bersifat

administrasi maupun pidana. Sanksi yang dikenakan para pengguna jasa kepabeanan merupakan bagian dari penegakan hukum kepabeanan. Sanksi bertujuan memulihkan hak-hak negara dan menjamin ditaatinya aturan-aturan yang secara tegas telah diatur dalam ketentuan Undang-Undang Kepabeanan.

II. ANALISIS

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan seperti tersebut diatas, yaitu mengenai Sistem EDI : “Pelaksanaan Sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Sebagai Alternatif dalam Prosedur Kepabeanan”, maka untuk selanjutnya akan dianalisa atau dilakukan pembahasan sebagaimana berikut ini.

A. Pelaksanaan Sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dan Hambatan-Hambatan Yang Muncul

A.1. Pelaksanaan Sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Kurang Dapat Berjalan Dengan Baik

Kegiatan ekspor-impor merupakan salah satu usaha untuk meningkatkan cadangan devisa negara. Saat ini meskipun birokrasi perdagangan ekspor-impor Indonesia tergolong cukup lancar, namun belum bisa dikatakan efisien untuk menunjang daya saing produk-produk Indonesia menghadapi era pasar bebas.

Pelabuhan merupakan pintu gerbang kegiatan ekspor – impor yang vital dimana kegiatan ekspor – impor tersebut berlangsung. Pelayanan jasa kepabeanan yang berada di pelabuhan memegang peranan yang penting guna menjamin kelancaran arus barang. Merupakan sesuatu hal yang wajar

apabila segala usaha dilakukan dalam rangka untuk memperlancar arus barang di pelabuhan. Salah satu diantaranya adalah dengan penerapan sistem EDI sebagai suatu sistem yang diharapkan akan dapat memperlancar arus barang baik ekspor maupun impor di pelabuhan. Sistem EDI ini diharapkan mampu menyempurnakan sistem yang selama ini berlaku.

Dalam kontrak perdagangan luar negeri, pembeli dan penjual berada di negara yang berbeda sehingga barang-barang harus dialihkan secara internasional. Oleh karena itu pengangkut internasional biasanya terlibat dalam transaksi semacam ini. Hubungan hukum dengan pengangkut ini dapat dilakukan baik oleh pembeli maupun oleh penjual. Dalam transaksi semacam ini akan diterbitkan Bill of Lading [B/L] atau *cognosement* yang membuktikan bahwa barang sudah dikirimkan oleh penjual kepada pembeli. Terlepas dari praktek-praktek penggunaan B/L yang telah berabad-abad lamanya, ternyata B/L mempunyai kekurangan yaitu antara lain dapat disalah gunakan oleh pihak lain dan proses transfernya lambat sehingga adakalanya barang lebih dulu datang daripada B/L. Oleh karena itu pemakaian B/L dirasakan kurang efisien untuk memperlancar kegiatan ekspor-impor, khususnya dalam mengantisipasi era perdagangan bebas AFTA (*Asean Free Trade Areal*) yang dimulai tahun 2003. Disamping itu pelaksanaan sistem EDI ini juga dilatar belakangi oleh kebijakan APEC di Kuala Lumpur dan keputusan AFTA yaitu dalam rangka memasuki pasar bebas, maka pengurusan kepabeanan harus memanfaatkan program EDI. Sehubungan dengan hal itu maka dicari usaha-usaha yang mempermudah

kegiatan ekspor-impor yaitu dengan menerapkan sistem *Electronic Bill of Lading* atau *Electronic Data Interchange* (EDI) dimana sistem ini telah diterapkan di negara-negara seperti Amerika Serikat, Inggris, Jepang dan Singapura. Dengan sistem EDI ini, importir bisa mencek atau memerintahkan transfer atau pemindahan barang-barang impornya lewat sambungan komputer di kantornya. Ini berarti tanpa adanya kontak langsung dengan aparat Bea dan Cukai di lapangan.

Seperti yang telah diketahui bahwa untuk dapat mempergunakan sistem EDI guna kepentingan kepabeanan ini, maka para pengguna dapat memakai layanan jaringan EDI dari PT EDI Indonesia yaitu yang disebut BiznisNet. Penggunaan jaringan EDI ini tentu saja dikenakan biaya berlangganan yang harus dibayar oleh para pengguna kepada PT EDI sebagai pemilik jaringan. BiznisNet ini dapat diakses melalui telepon, Sambungan Komunikasi Data Paket [SKDP] bagi kota-kota di Indonesia yang telah memiliki fasilitas akses SKDP dan leased line. Bekerja sama dengan GEIS [General Electric Information Services], BiznisNet dapat pula diakses secara global melalui jaringan EDI*Expres.

Setiap pengguna BiznisNet akan diberi mailbox yang memiliki identifikasi khusus yang disebut EDI Number dan password yang berfungsi sebagai identitas / alamat pengguna / pelanggan jaringan serta menjamin keamanan transaksi dokumen. Disamping EDI Number pelanggan juga akan diberi Licence Code sebagai salah satu bentuk pengamanan software. Licence Code ini pada Intercept Plus [I-Plus] berupa sederet karakter yang

berpasangan dengan EDI Number. Sedangkan yang dimaksud dengan I=Plus adalah suatu perangkat lunak / soft ware EDI yang memiliki fungsi sebagai translator EDI, yaitu mengubah data dalam bentuk in-house format ke dalam bentuk UN-EDIFACT dan juga berfungsi sebagai modul komunikasi, yaitu melakukan koneksi dengan jaringan EDI untuk mengirimkan atau menerima dokumen .

Layanan jaringan EDI dari BisnisNet ini mempergunakan standar dokumen EDI dalam bentuk format UN-EDIFACT yang merupakan standar yang direkomendasikan oleh PBB yang diarahkan untuk menjadi standar internasional dalam pertukaran dokumen EDI.

Selain itu, untuk dapat mempergunakan fasilitas layanan BisnisNet ini para pengguna harus menyediakan sejumlah peralatan, yaitu komputer Personal Computer [PC], perangkat dan fasilitas komunikasi data [telepon] dan software komunikasi data. Untuk itu tentu saja banyak dibutuhkan biaya.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan bahwa pelaksanaan sistem EDI kepabeanan di pelabuhan Tanjung Emas Semarang masih kurang dapat berjalan dengan baik. Hal ini terlihat dari sedikitnya jumlah pelaku bisnis , dalam hal ini adalah para importir dan eksportir yang berada di daerah Semarang dan sekitarnya yang menggunakan fasilitas sistem EDI kepabeanan. Importir dan eksportir yang merupakan masyarakat pengguna sistem EDI lebih memilih mengurus dokumen impornya dengan langsung mendatangi kantor Bea dan Cukai Pelabuhan Tanjung Emas

Semarang dari pada menggunakan sistem pertukaran data secara elektronik dengan menggunakan sistem EDI.

Terdapat beberapa alasan yang melatar belakangi masyarakat usaha memilih mengurus bisnisnya langsung ke kantor Bea dan Cukai atau melalui PPJK. Alasannya antara lain adalah sebagai berikut :

1. Kedatangan masyarakat usaha di Semarang tidak semata-mata untuk mengurus dokumen impornya saja di kantor Bea dan Cukai Pelabuhan Tanjung Emas Semarang , tetapi untuk urusan yang lain juga . Bahkan untuk kepentingan pribadi atau kepentingan keluarga yang berada di Semarang yang kadang tidak berhubungan sama sekali degan bisnisnya.
2. Volume transaksi perdagangan luar negeri mereka relatif kecil jumlahnya sehingga mereka merasa tidak repot untuk mengurusnya sendiri secara langsung ke kantor Bea dan Cukai.
3. Oleh karena kecilnya volume perdagangan luar negeri mereka. Maka dengan menggunakan sistem EDI kepabeanan dianggap akan memperbesar biaya yang harus dikeluarkan oleh importir karena mahalnya biaya berlangganan jaringan sistem EDI yang harus dibayarkan pada PT. EDI sebagai pemilik jaringan sistem EDI. Dengan kata lain, besarnya biaya tidak sebanding dengan besarnya laba. Hal ini dianggap tidak ekonomis dan efisien.

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan yang menggunakan sistem EDI kepabeanan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang hanya sebanyak delapan belas [18] perusahaan dengan kriteria

status data yang berbeda. Terdapat lima [5] perusahaan yang mempunyai status data “aktif”, maksudnya adalah perusahaan-perusahaan ini telah aktif mengirimkan data/dokumen kepabeanan perusahaannya dengan memakai sistem EDI kepada Kantor Inspeksi Bea dan Cukai. Kemudian tercatat tujuh {tujuh} perusahaan mempunyai status data “see”, maksudnya adalah dimana perusahaan-perusahaan melakukan pengiriman data/dokumen kepabeanan perusahaannya masih dalam pemantauan Kantor Inspeksi Bea dan Cukai. Sedangkan enam {6} perusahaan mempunyai status data “none”, artinya bahwa perusahaan-perusahaan tersebut belum/tidak mengirimkan datanya dengan fasilitas Edi kepabeanan.

Status data “none” ini dimungkinkan adanya karena perusahaan-perusahaan tersebut masih mempergunakan jasa Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK), yaitu suatu perusahaan yang mengurus urusan impor barang milik perusahaan/orang lain. Hal ini menunjukkan bahwa penggunaan sistem EDI kepabeanan tidak berlaku mutlak, akan tetapi bersifat relatif. Artinya masyarakat usaha tidak diwajibkan harus menggunakan sistem EDI kepabeanan. Mereka bebas memilih untuk mempergunakan sistem EDI atau dengan cara manual. Hal inilah yang secara tidak langsung mengakibatkan kurang dapat terlaksananya sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Meskipun pada hakekatnya sistem EDI ini dianggap lebih efisien karena dapat mengurangi jumlah waktu yang terpakai untuk pengurusan dokumen kepabeanan, yaitu hanya membutuhkan waktu empat (4) jam

daripada sebelumnya secara manual membutuhkan waktu paling tidak tiga (3) hari.

Dengan memakai sistem EDI ini juga akan terhindarkan *human error* karena dalam sistem EDI ini pertukaran data/ dokumen dilakukan secara *computerized*, yaitu antar aplikasi komputer antar perusahaan dengan mempergunakan standar tertentu yang telah disepakati bersama. Selain itu dengan cepatnya data terkirim ke Kantor Bea dan Cukai berarti pula Surat Persetujuan Pengeluaran Barang [SPPB] akan cepat keluar bahkan dapat langsung dicetak di kantor perusahaan yang bersangkutan, sehingga perusahaan bisa langsung mengambil barangnya di gudang. Dengan kata lain barang bisa segera keluar sehingga otomatis sewa gudang menjadi lebih murah karena tidak memakan waktu yang lama di gudang.

A.2. Hambatan Yang Timbul Dalam Pelaksanaan Sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Dari hasil penelitian di lapangan diketahui bahwa hambatan yang timbul dalam pelaksanaan sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang pada umumnya adalah kendala yang bersifat teknis, yaitu berhubungan dengan pengiriman data lewat komputer, fasilitas telepon dan biaya untuk pengadaan perangkat komputer. Disamping itu, hambatan lainnya adalah terbatasnya jumlah bank di Semarang yang memakai program EDI ini. Sedangkan kendala prosedural relatif tidak ada karena semua perusahaan jasa program EDI mendapatkan perlakuan yang sama.

Disamping itu kesiapan sumber daya manusia di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sebagai pelaksanaan serta masyarakat pengguna sistem EDI merupakan hal-hal yang dapat dimasukkan dalam kategori hambatan tersebut karena sistem EDI merupakan sistem yang baru.

Pelaksanaan sistem EDI pada Pelabuhan Tanjung Emas Semarang belum murni paperless system, karena masih mempergunakan dokumen kertas lain yaitu B/L dan baru melayani pengurusan dokumen impor / PIB saja, belum meliputi dokumen ekspor / PEB sehingga penggunaan sistem ini dirasakan belum maksimal.

Dari uraian diatas, maka dapat dikatakan bahwa hambatan yang dihadapi dalam pelaksanaan sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah meliputi :

1. Kesiapan masyarakat usaha :
 - cukup puas dengan sistem yang sekarang berjalan
 - sikap menunggu yang lain (wait and see)
2. Masih sedikitnya keterlibatan instansi lain yang terkait.

A. 2.1. Persoalan Yang Timbul dalam Pelaksanaan Sistem EDI

EDI merupakan persoalan baru dalam perdagangan luar negeri di Indonesia. Selama ini persoalan-persoalan yang timbul dan berhubungan dengan masalah EDI dalam prosedur kepabeanan memang belum pernah diselesaikan melalui jalur pengadilan. Para pihak lebih memilih penyelesaian sengketa melalui jalur

administrasi. Tidak diselesaikannya kasus EDI ke pengadilan karena selama ini kasus-kasus yang timbul dari penggunaan sistem EDI kepabeanan di Indonesia lebih bersifat teknis. Sebagaimana diketahui bahwa sebagai sistem yang baru EDI merupakan suatu *paperless system* yaitu suatu sistem yang tidak mempergunakan kertas sebagai sarana melainkan menggunakan alat elektronik yaitu komputer, maka tentunya terdapat faktor-faktor yang menjadi persoalan dalam pelaksanaan sistem EDI ini.

A.2.2. Penyelesaian Persoalan Secara Administrasi

Digunakannya jalur administrasi ini sebenarnya sesuai juga dengan kedudukan hukum kepabeanan sebagai bagian dari hukum fiskal, dimana ketentuan yang diatur di dalamnya telah diselaraskan pada persetujuan dan konvensi internasional. Praktek kepabeanan yang didasarkan pada persetujuan dan konvensi di bidang kepabeanan dan perdagangan menyatakan bahwa penyelesaian pelanggaran yang tidak serius dapat diselesaikan dengan pengenaan sanksi administrasi. Dengan demikian dapat dibenarkan penggunaan jalur administrasi untuk menyelesaikan persoalan di bidang penggunaan sistem EDI ini sepanjang menyangkut persoalan yang tidak berat seperti persoalan yang bersifat teknis tersebut.

Sanksi administrasi ditujukan guna memulihkan hak-hak negara dan untuk menjamin ditaatinya aturan yang secara tegas

diatur dalam undang-undang. Sanksi administrasi haruslah menjadi sarana fiskal agar dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien. Penerapan sanksi administrasi harus memenuhi kriteria-kriteria yang transparan agar dapat dicegah adanya ketidak pastian dalam menerapkan sanksi tersebut. Seperti yang telah diatur dalam undang-undang no.10 tahun 1995 tentang Kepabeanan yang menyatakan bahwa dalam praktek kepabeanan internasional dewasa ini penanganan atas pelanggaran ketentuan kepabeanan lebih di titik beratkan pada penyelesaian secara fiskal yaitu dengan pembayaran sejumlah uang kepada negara dalam bentuk denda.

Digunakannya penyelesaian persoalan secara administrasi ini sebenarnya berhubungan dengan kecepatan yang ingin dicapai oleh para pihak dalam prosedur kepabeaban dan perdagangan luar negeri secara umum.

A.2.3. Penyelesaian Persoalan Melalui Pengadilan

Disamping digunakannya penyelesaian persoalan melalui jalur administrasi, dapat juga persoalan yang timbul sehubungan dengan digunakannya sistem EDI diselesaikan melalui prosedur pengadilan. Digunakannya jalur pengadilan ini kemungkinan sengketa tidak hanya bersifat teknis saja, melainkan dapat juga berupa tindak pidana kepabeanan lain. Penggunaan sanksi pidana sudah pasti harus didasari oleh alat bukti yang ada.

Mengingat Indonesia belum memiliki peraturan yang mengatur tentang EDI sebagai alat bukti elektronik dan belum ada keputusan pengadilan yang memutuskan sengketa tentang penggunaan EDI sebagai alat bukti elektronik, maka tinjauan kasus dari penggunaan EDI dapat dilihat melalui putusan-putusan pengadilan asing.

Dengan demikian penyelesaian hukum dan penerapan ketentuan hukum tidak hanya bersifat administrasi saja, melainkan dapat pula diterapkan ketentuan hukum lainnya terutama hukum pidana.

A.3. Penyederhanaan Sistem Kepabeanaan Melalui Electronic Data

Interchange [EDI]

A.3.1. Motivasi Penyederhanaan Sistem Kepabeanaan Melalui EDI

Seperti telah diketahui bahwa EDI dapat diimplementasikan di bidang/komuniti yang melakukan aktivitas :

a. Supply chain management :

Logistik, manufaktur, distributor, retailer/supermarket, sampai dengan konsumen, bank. Farmasi mulai dari manufaktur sampai kegiatan distribusinya. Ekspor-impor.

b. Transportasi :

Perusahaan pelayaran, perusahaan penerbangan, pelabuhan laut, bandar udara QIC (Quarantine Immigration Customs), freight

forwarder, courier, PPJK, bank warehousing/ pergudangan, terminal peti kemas, asuransi, surveyor.

c. Keuangan :

Transaksi antar bank, transaksi perbankan lainnya, asuransi, dan transaksi lembaga keuangan lainnya.

d. Pemerintahan :

Bea dan Cukai, perpajakan, pelayanan jasa kepada masyarakat, kantor perbendahraan negara, biro pusat statistik, perijinan-perijinan, imigrasi, kependudukan, perindustrian dan perdagangan, karantina, dan lain-lain.

Dengan menerapkan sistem EDI, disamping penyederhanaan sistem dan prosedur serta administrasi, juga diharapkan dapat meningkatkan pelayanan kepabeanan kepada masyarakat usaha dalam bentuk pelayanan yang cepat, aman, murah dan transparan.

Dalam setiap proses kegiatan perdagangan luar negeri, Bea dan Cukai memegang peranan yang menentukan karena dalam proses tersebut setidaknya Bea dan Cukai terlibat dalam dua titik utama yaitu pada saat barang impor akan dimasukkan ke dalam daerah pabean dan pada saat barang ekspor akan diangkut keluar daerah pabean. Kelancaran pelayanan pada kedua titik tersebut akan berdampak sangat besar pada peningkatan ekspor di satu sisi dan kelancaran produksi industri dalam negeri pada sisi yang lain. Dari segi keuangan negara, kelancaran pelayanan memungkinkan

penerimaan dalam bentuk bea masuk dan pajak dalam rangka impor dapat dilakukan dengan lebih cepat. Yang perlu diperhatikan adalah jangan sampai kelancaran yang diberikan menimbulkan kerawanan-kerawanan yang tidak dapat diantisipasi sehingga dapat berakibat kerugian pada penerimaan negara.

Sudah sejak lama disadari bahwa dalam rangka pemberian pelayanan yang lebih baik, sistem administrasi kepabeanan yang selama ini dijalankan sudah harus ditinggalkan. Adanya tuntutan masyarakat usaha atas pelayanan yang lebih cepat, akurat dan transparan harus dapat dijawab dengan suatu sistem dan prosedur yang dapat memotong jalur-jalur birokrasi yang panjang, memberikan kemudahan yang lebih besar, mengurangi dokumentasi [paper work], mengurangi intervensi fisik pejabat dalam proses penyelesaian kewajiban pabean dan dapat menghilangkan praktek-praktek yang menimbulkan biaya tinggi. Ini semua hanya dapat dicapai dengan menggunakan sistem dan prosedur yang didasarkan pada penggunaan *Electronic Data Interchange [EDI]*. Dengan sistem EDI, proses dan waktu penyelesaian dapat dipersingkat, dibandingkan bila dilakukan secara manual yang jelas akan memakan waktu, tenaga dan biaya yang lebih besar serta tingkat akurasi yang lebih rendah.

A.3.2. Pemanfaatan Sistem EDI Dalam Bidang Kepabeanaan

Adanya tuntutan pasar global dimana diperlukan adanya kecepatan, ketepatan, keamanan dan berbiaya murah, administrasi kepabeanaan yang dilakukan secara manual dan "berdasarkan kertas" sudah tidak memungkinkan lagi. Disamping pengerjaannya yang memerlukan waktu, tenaga dan ruang, juga memakan biaya yang sangat besar. Berdasarkan hasil penelitian yang pernah dilakukan oleh United nation Conference on Trade and Development [UNCTAD] bekerja sama dengan Departemen Perdagangan dan Industri, dokumen yang berdasarkan kertas memberikan kontribusi sebesar 10% dari keseluruhan nilai ekspor dan impor Indonesia. Suatu jumlah yang sangat signifikan yang seharusnya dapat dihindarkan. Hal ini dapat dilakukan hanya apabila administrasi kepabeanaan dilakukan dengan sistem EDI.

Saat ini sebagian dari anggota WCO telah menggunakan sistem EDI termasuk Indonesia, dalam proses penyelesaian kewajiban kepabeanaan dan dalam administrasi kepabeaanannya. Sebagian diantaranya telah dapat mencakup keseluruhan bidang kerja utama seperti yang telah direkomendasikan oleh WCO, sebagian lagi masih terbatas pada bidang kerja tertentu dan tahapan proses kegiatan tertentu. Demikian pula dengan wilayah kerja

penerapannya. Sehingga dapat dikatakan bahwa penggunaan sistem EDI merupakan alternatif dalam prosedur kepabeanan karena sifatnya tidak memaksa. Tergantung keadaan dan kesiapan masing-masing negara-negara.

A.3.3. Pengembangan dan Pengawasan Sistem EDI

Dalam rangka pengembangan sistem EDI, telah dilakukan perluasan wilayah kerja penerapannya maupun bidang kerja aplikasinya seperti yang telah disebutkan pada paparan hasil penelitian tesis ini. Dengan melakukan pengembangan sistem EDI diharapkan akan tercapai penyederhanaan pada sistem dan prosedur serta administrasi, juga dapat meningkatkan pelayanan kepabeanan kepada masyarakat usaha dalam bentuk pelayanan yang cepat, aman, murah dan transparan.

Dalam hal pengawasan pada penggunaan sistem EDI seperti yang telah disebutkan pada hasil penelitian diketahui bahwa terdapat tiga komponen penting dalam hal pengawasan. Ketiga komponen penting tersebut adalah validitas komputer, dokumen pelengkap pabean dan post audit. Validitas komputer bersifat penting terutama dalam memproses data berupa dokumen pabean yang bersifat elektronik sehingga pengawasan diharapkan akan lebih mudah dilakukan. Disamping itu dalam rangka menjalankan fungsi pengawasan pula, kelengkapan dokumen pelengkap pabean tetap menjadi dasar pertimbangan untuk proses kepabeanan selanjutnya.

Dokumen pelengkap diserahkan pada pejabat Bea dan Cukai yang melakukan pengawasan untuk tahap-tahap selanjutnya. Dan pelaksanaan post audit merupakan konsekuensi dari diberikannya berbagai fasilitas kepabeanan. Pemberian berbagai fasilitas dan kemudahan kepabeanan harus disertai dengan sistem pengawasan pabean yang baik. Post audit yang merupakan salah satu konsekuensi dari diterapkannya sistem *self assesment* bagi pengguna jasa kepabeanan untuk menghitung dan membayar sendiri bea masuk dan menghitung pungutan impor lainnya yang terhutang pada negara. Penggunaan prinsip *self assesment* secara tegas memang telah diatur dalam Undang-Undang no.10 tahun 1995 tentang Kepabeanan. Prinsip ini guna memberikan kepercayaan kepada masyarakat dan merupakan upaya peningkatan peran serta anggota masyarakat untuk bertanggung jawab atas bea masuk.

Dengan adanya *post audit, market forces* di dunia perdagangan luar negeri diharapkan agar Bea dan Cukai melakukan penelitian yang berdasarkan peraturan perundang-undangan dibandingkan jika semata-mata pola verifikasi sementara menahan barang di pelabuhan. Hal ini menunjukkan bahwa kelancaran barang merupakan hal yang penting dalam proses perdagangan luar negeri.

Post audit yang dilakukan oleh Bea dan Cukai bersifat *compliance audit*, yaitu audit yang dilakukan untuk mengetahui tingkat kepatutan terhadap peraturan-peraturan yang berlaku serta

tingkat kebenaran terhadap pemberitahuan pabean. Walaupun demikian, audit tetap sebagai titik penting di bidang pengawasan. Bagaimanapun pemberian berbagai fasilitas dan kemudahan akan dapat berfungsi optimal jika diimbangi dengan sistem pengawasan yang memadai.

B. Permasalahan Hukum Dalam Pelaksanaan Sistem EDI

B.1. Solusi Terhadap Masalah Hukum Yang Timbul Dalam

Pelaksanaan Sistem EDI

Electronic Data Interchange [EDI] adalah pertukaran dokumen atau informasi bisnis antar aplikasi komputer antar organisasi / perusahaan secara elektronik dengan mengikuti standar yang disepakati bersama para mitra bisnis.

Sistem EDI merupakan suatu langkah pembaharuan yang diambil oleh pemerintah Indonesia untuk menjamin agar perkembangan yang pesat dalam kehidupan nasional, khususnya di bidang perekonomian termasuk bentuk-bentuk dan praktek penyelenggaraan kegiatan perdagangan luar negeri tetap terjaga kelangsungannya dan berjalan sesuai dengan kebijaksanaan pembangunan nasional sebagaimana diamanatkan dalam GBHN. Disamping itu. Pada tahap akhir diharapkan akan lebih dapat diciptakan kepastian hukum dan tercipta kemudahan administrasi berkaitan dengan aspek kepabeanan bagi bentuk-bentuk dan praktek-praktek penyelenggaraan kegiatan perdagangan luar negeri yang terus berkembang.

Langkah pembaharuan ini juga diperlukan dalam rangkaantisipasi era globalisasi ekonomi yang telah dimulai sejak tahun 2003.

Meskipun berdasarkan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa penggunaan sistem EDI bermanfaat sebagai pertukaran informasi yang dilakukan antar aplikasi yang tidak memerlukan proses re-entry data di sisi penerima dan tidak memerlukan proses printing di sisi pengirim [paperless], namun dipandang dari segi hukum perdagangan luar negeri masih terdapat beberapa problematika hukum yang segera perlu dicarikan solusinya.

Berikut ini akan dibahas mengenai solusi terhadap beberapa problematika hukum yang timbul sehubungan dengan penggunaan atau pelaksanaan sistem EDI.

B.1.1 . Kebutuhan Dalam Bentuk Tertulis

Bentuk tertulis ini penting dalam kaitannya dengan beban pembuktian, yaitu bahwa dokumen tertulis mempunyai nilai bukti yang tinggi, otentik dan tidak mudah dihapus. Perbedaan antara dokumen yang didasarkan atas kertas [paper-based document] dan EDI adalah bahwa bentuk yang pertama yaitu paper-based document dapat dibaca [readable] oleh mata manusia, sedangkan bentuk yang kedua yaitu dokumen EDI tidak begitu dapat dibaca jika tidak dicetak/di print di kertas atau ditampilkan di layar monitor.

Perlu dibahas disini bahwa definisi 'tertulis' yang dikemukakan oleh *Working Group on International Payments*, yaitu : *'Writing includes but is not limited to a telegram, telex, and any*

other telecommunication which preserves a record of the information contained there in and is capable of being reproduced in tangible form'.⁷⁵

Jadi yang terpenting di sini adalah bahwa tertulis itu maksudnya sesuatu yang mengandung / berisi informasi di dalamnya dan harus dapat dihasilkan dalam bentuk yang berwujud atau dapat dilihat mata manusia. Namun dalam rangka mengantisipasi kemajuan teknologi, seharusnya dihindari keterikatan pada suatu definisi tertentu dan sebaliknya lebih memfokuskan pada elemen penting dari dokumen yaitu yang mempunyai fungsi penyimpan informasi yang secara tradisional dapat dipenuhi oleh dokumen tertulis dan sekarang ini juga dapat dipenuhi oleh pemakaian sistem EDI.

Menurut Gronfors bahwa perlu dibedakan antara dokumen yang menjadi penting karena informasi yang dibawa dan dokumen yang berharga sebagai objek. Dalam kaitan ini sistem elektronik sepertinya memenuhi bentuk dokumen yang pertama, yaitu sebagai pembawa informasi, daripada bentuk dokumen sebagai objek.

B.1.2 Nilai Bukti Dari EDI

Mengenai pengakuan bukti elektronik yang merupakan cetakan komputer / *computer records* dapat dibahas bahwa di negara-negara *common law* dimana prosedur lisan dan tulisan biasanya dipakai pada litigasi dan penekanan ditempatkan pada kesaksian

⁷⁵ working Group on International payments, legal Issues of EDI, vienna, 1992.

yang didasarkan pada pengetahuan personal dari saksi, sehingga memungkinkan pihak lawan untuk menguji kesaksian tersebut melalui *cross-examination*. Di negara-negara ini cetakan komputer dan bentuk elektronik lainnya dikategorikan sebagai bukti *hearsay*. Oleh karena itu penerimaannya sebagai bukti dimungkinkan dengan cara mendalilkan bahwa dokumen-dokumen tersebut adalah *business records* yang merupakan pengecualian dari ketentuan bukti *hearsay*, yaitu dengan cara menjelaskan bahwa dokumen tersebut diperoleh dengan cara bisnis yang normal dan harus menjelaskan rangkaian kejadian yang terkait dengan penerbitan dokumen tersebut pada bentuknya yang sekarang. Semua cara tersebut adalah untuk memastikan bahwa sistem yang dipakai untuk menghasilkan dokumen tersebut dapat dipercaya [*reliable*].

B.1.3 Beban Pembuktian [Burden of Proof]

Berkaitan dengan beban pembuktian EDI, pandangan tradisional yang menyatakan bahwa beban pembuktian terletak pada pihak yang membawa masalah / persoalan ke pengadilan tidak berlaku, tergantung faktor-faktor yang membenarkan peralihan beban pembuktian tersebut.

Ketidak sejajaran kedudukan para pihak [*inequality of parties*] adalah faktor yang dapat mengalihkan beban pembuktian EDI pada pihak yang mengontrol EDI *network*. Faktor lain yang merupakan alasan untuk beralihnya beban pembuktian adalah apabila

terdapat pengrusakan oleh pihak yang menguasai EDI *records* dan adanya kegagalan untuk memberikan tindakan pengamanan pada transmisi / pengiriman EDI. Masalah beban pembuktian ini dapat dihindari dengan sebelumnya membuat syarat-syarat kontraktual yang mengatur hubungan-hubungan dasar EDI dan akibat-akibat yang timbul dari syarat-syarat kontraktual tersebut.

B.1.4 Dokumen Harus Asli / Original

Ketentuan dokumen harus dalam bentuk asli ini kemungkinan merupakan hambatan dalam penggunaan EDI di dalam perdagangan luar negeri. Terdapat dua [2] alternatif untuk mengatasi hal tersebut. Yang pertama, yaitu dengan memperluas definisi asli yaitu diperluas meliputi 'perintah' dan cetakan EDI [*EDI messages and records*]. Cara kedua, yaitu menunjuk pada pendekatan bahwa mereka mempunyai fungsi yang sama [*functional-equivalent approach*].

Cara yang kedua ini tampaknya lebih disukai karena merupakan suatu cara untuk mengidentifikasi tujuan dan fungsi dari ketentuan tradisional tentang bentuk asli / original dan menentukan apakah tujuan dan fungsi tersebut dapat dipenuhi oleh sistem EDI.

B.1.5 Tanda Tangan dan Keotentikan

Menurut pandangan tradisional, salah satu fungsi dari tanda tangan adalah untuk menunjukkan pada penerima dokumen dan pihak ketiga dari mana dokumen tersebut berasal. Fungsi yang lain adalah

untuk menunjukkan kebenaran persetujuan si tanda tangan atas isi dari dokumen.

Banyak teknik, misalnya digital signature telah dikembangkan untuk menunjukkan keaslian dari pengiriman dokumen secara elektronik. Sedangkan teknik encryption tertentu dapat melihat keotentikan dari sumber perintah dan juga menguji keaslian dari isi perintah tersebut.

B.1.6. Pelaksanaan Dari Kontrak

Perlu ditekankan disini bahwa pemakaian sistem EDI memerlukan tingkat kepastian hukum tertentu yang tidak dapat didasarkan hanya pada suatu asumsi bahwa ketentuan hukum tradisional berlaku juga pada sistem EDI dengan cara analogi.

Mengenai masalah waktu dan tempat pelaksanaan kontrak dalam konteks hubungan EDI, terdapat dua [2] solusi yang sangat umum dipakai dalam sistem hukum, yaitu *the receipt rule* dan *the dispatch rule*. Menurut *the dispatch rule*, suatu kontrak terbentuk pada saat pernyataan akseptasi dari suatu penawaran dikirimkan oleh penawar. Sedangkan menurut *the receipt rule*, suatu kontrak terbentuk pada saat akseptasi diterima oleh yang memberikan tawaran.

Masalah ini merupakan suatu masalah yang penting yang dapat dimasukkan dalam perjanjian kontraktual yaitu apabila tidak ada ketentuan hukum yang bersifat memaksa.

Menurut Komisi Masyarakat Ekonomi Eropa, *the receipt rule* sebaiknya dipakai sebagai ketentuan yang ditetapkan dalam sistem EDI karena sesuai dengan sistem ini. Dan dinyatakan pula bahwa hanya tempat dimana perintah [*message*] telah diterima oleh penerima [*recipient*] saja yang dapat memberikan kepastian hukum yang memadai, khususnya sebagai tempat pelaksanaan kontrak. Disamping itu segala ketentuan tentang waktu dan tempat pelaksanaan kontrak dalam lingkup elektronik harus didasarkan pada prinsip *party autonomy*.

B.1.7. Electronic Bill of Lading [Bill of Lading Elektronik]

Mengenai dokumen kontrak pengangkut, pada awalnya terdapat keengganan dari dunia masyarakat pelayaran untuk mengganti tradisi penggunaan *Bill of Lading [B/L]* yang telah mereka gunakan selama berabad-abad dengan *Bill of Lading Elektronik [EDI]*. Kegagalan dari SEADOCS dan CARDIS merupakan bukti kuat yang mendukung keengganan tersebut.

Kegagalan SEADOCS tersebut dikarenakan terlalu besarnya biaya asuransi, tidak adanya minat dari perusahaan-perusahaan dan adanya kesulitan-kesulitan yang timbul karena ketidak sepakatan dari para pihak yang terlibat dalam perdagangan luar negeri untuk menggunakan suatu badan independen yang bertindak sebagai badan penyimpan B/L. Sedangkan kegagalan CARDIS disebabkan karena tidak adanya sistem, bentuk dan metode yang standar.

B.1.8. Sistem Yang Dikembangkan Oleh International Maritime

Council [CMI]

Sistem yang lain yang sekarang sedang dipertimbangkan adalah sistem yang menggunakan kombinasi antara sistem SEADOCS dan CMI / ketentuan-ketentuan CMI. Adapun usul dari sistem ini adalah dibentuknya suatu badan sentral register dari dokumen yang akan dioperasikan oleh BIMCO [The Baltic and International Maritime Council.

Tidak seperti pada SEADOCS, ketentuan CMI memakai *a carrier based system* yaitu sistem yang memakai pengangkut sebagai basis dari sistem. Artinya , pengangkut merupakan *the centrepiece* sebagai sentra daeri sistem, yaitusebagai penerima sekaligus pengirim dari semua perintah/ data elektronik. Perintah / data elektronik yang *equivalent* dengan B/L berada setiap waktu ditangan pengangkut.

Selama ini penggantian ke sistem EDI ternyata terlambat dikarenakan tidak adanya keseragaman di dalam sistem EDI itu sendiri. Pada saat ini telah dibentuk suatu bahasa standar untuk lingkup data internasional yaitu PBB, seperti misalnya EDIFACT yang telah mengurangi atau menghilangkan kendala-kendala teknis. Namun masih banyak kendala lain seperti misalnya, biaya, keamanan dan masalah-masalah hukum. Akan tetpai nampaknya hanya soal

waktu saja sebelum sistem EDI ini dipakai oleh seluruh pengangkutan laut di dunia.

B.2. Evaluasi Terhadap Sistem EDI Kaitannya Dengan Aturan Perdagangan Luar Negeri

B.2.1. Dasar Hukum Pelaksanaan Sistem EDI Kepabeanan Indonesia

Indonesia sebagai anggota WCO harus dapat menerapkan berbagai ketentuan yang telah ditetapkan oleh WCO dalam rangka menciptakan harmonisasi dan kemudahan prosedur kepabeanan, termasuk penggunaan sistem EDI. Pengaturan penggunaan sistem EDI dalam hal ini Direktorat Jendral Bea dan Cukai telah diatur dalam berbagai bentuk peraturan perundang-undangan Indonesia yang mengatur sistem EDI Kepabeanan. Peraturan-peraturan tersebut seperti telah disebutkan di dalam Bab II tesis ini yang mengupas masalah inventarisasi hukum dalam bidang EDI Kepabeanan yang merupakan dasar hukum bagi pelaksanaan sistem EDI Kepabeanan di Indonesia adalah :

1. Undang-undang no. 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan
2. Peraturan Pemerintah no.21 tahun 1996 tentang Penindakan di Bidang Kepabeanan
3. Keputusan-keputusan Menteri
4. Keputusan-keputusan Dirjen Bea dan Cukai
5. Surat Edaran-Surat Edaran Dirjen Bea dan Cukai

Inventarisasi yang dilakukan terhadap hukum kepabeanan Indonesia menunjukkan adanya sistem hirarki di dalam tata urutan perundang-undangan Indonesia. Hirarki ini berarti bahwa peraturan perundangan yang disebutkan lebih dahulu tingkatnya lebih tinggi daripada peraturan perundang-undangan yang disebutkan kemudian, dengan konsekuensi bahwa peraturan perundang-undangan yang tingkatnya lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang tingkatnya lebih tinggi.

Selain itu berdasarkan inventarisasi yang telah dilakukan terhadap hukum kepabeanan Indonesia, dapat diketahui bahwa penggunaan sistem EDI kepabeanan lebih banyak diatur dalam Peraturan Pelaksana seperti Keputusan Menteri Keuangan, Keputusan Dirjen dan Surat Edaran Dirjen Bea dan Cukai. Pengaturan ini didasari oleh adanya delegasi wewenang yang diberikan oleh undang-undang, yaitu Undang-Undang no. 10 tahun 1995 Tentang Kupaabeanan.

Berdasarkan suatu ketentuan dalam undang-undang, suatu wewenang baik untuk mengatur sesuatu maupun untuk melaksanakan sesuatu dapat didelegasikan kepada suatu peraturan perundangan yang lebih rendah tingkatnya atau kepada pejabat tertentu. Pendelegasian weenang harus disebutkan secara tegas di dalam undang-undang, baik atas hal atau apa saja yang

didelegasikan, jenis peraturan perundangan yang akan mengatur, atau pejabat yang ditugaskan untuk melakukan kewenangan itu.

Dalam hubungannya dengan sistem EDI, berdasarkan inventarisasi yang telah dilakukan tentang sistem EDI Kepabeanan dapat dilihat bahwa pengaturan tersebut sebenarnya dapat dibagi menjadi dua [2] hal, yaitu pengaturan yang secara tegas menyebutkan kalimat dokumen elektronik dengan jelas dan pengaturan yang berhubungan dengan EDI sebagai dokumen terutama dalam hal tata laksana kepabeanan dan pengawasan. Dalam hal ini EDI sering tidak disebutkan secara jelas namun dikategorikan sebagai dokumen kepabeanan.

Penggunaan sistem ini sangat erat dengan prosedur ekspor dan impor terutama dalam hal pemberitahuan pabean. Pasal 5 ayat 2 Undang-Undang no. 10 tahun 1995 menyebutkan bahwa "Pemberitahuan pabean diserahkan kepada Pejabat Bea dan Cukai di kantor Pabean atau tempat lain yang disamakan dengan Kantor Pabean dalam bentuk formulir atau media elektronik". Lebih lanjut undang-undang ini memberikan delegasi wewenang kepada Menteri untuk menentukan ketentuan dan tatacara pemberitahuan [pasal 28] dan penggunaan pemberitahuan pabean [pasal 29 ayat 3].

Menurut penjelasan pasal 28 disebutkan bahwa pemberitahuan pabean dan dokumen pelengkap pabean dapat ditetapkan baik berupa tulisan diatas formulir, disket, maupun

hubungan langsung antar komputer tanpa menggunakan kertas. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pemberitahuan pabean dan dokumen yang digunakan dalam sistem EDI merupakan dokumen elektronik.

Menteri dalam hal ini adalah Menteri Keuangan mengatur masalah prosedur ekspor dan impor dalam berbagai aturan di bidang tata laksana kepabeanan. Selanjutnya Menteri mendelegasikan pelaksanaan tata laksana ini kepada Dirjen Bea dan Cukai dalam bentuk keputusan dan surat edaran. Pendelegasian ini dilakukan terutama untuk hal-hal yang bersifat teknis.

Pelaksanaan penegakkan dalam wujud wewenang kepabeanan diatur dalam Peraturan Pemerintah no. 21 tahun 1996 Tentang Penindakan di Bidang Kepabeanan. Peraturan Pemerintah ini juga merupakan wujud delegasi wewenang dari Bab XII [pasal 74 s/d pasal 92] Undang-Undang no. 10 Tahun 1995. Penindakan di bidang kepabeanan merupakan hal yang penting dalam mendukung keberhasilan penggunaan sistem EDI terutama di bidang pengawasan.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa peraturan sistem EDI di dalam hukum kepabeanan Indonesia memang lebih bersifat teknis. Sedangkan aspek-aspek hukum yang berkaitan dengan penggunaan sistem EDI perlu diatur secara khusus dalam suatu peraturan perundang-undangan. Pengaturan ini memang penting

mengingat kemajuan bidang teknologi telah mengubah sangat jauh model perdagangan luar negeri.

Masalah hukum yang dihadapi dengan munculnya electronic trading secara keseluruhan memang belum diatur dalam peraturan perundang-undangan Indonesia. Peraturan perundang-undangan yang ada saat ini, yaitu KUH Perdata dan peraturan lain yang berkaitan dengan alat bukti, memang belum mampu menjawab tentang hal-hal yang berkaitan dengan hubungan hukum dari para pihak dalam suatu transaksi elektronik. Hal ini disebabkan karena transaksi electronic trading merupakan paperless transaction, sedangkan hukum pembuktian di Indonesia saat ini masih didasarkan pada sistem pembuktian di atas kertas. Dengan demikian autentifikasi dan validitas dari komponen sistem EDI mutlak diperlukan.

Jika aspek hukum dari penggunaan sistem EDI telah diatur secara khusus, maka pengaturan penggunaan sistem EDI akan benar-benar mampu untuk memenuhi asas keadilan dan kelayakan administrasi. Pengaturan dibuat untuk dapat menciptakan kondisi yang objektif sehingga dapat memberikan perlakuan yang sama terhadap anggota masyarakat yang akan melakukan kegiatan kepabeanan. Selain itu pelaksanaan administrasi kepabeanan dapat dilaksanakan lebih tertib, terkendali, sederhana dan mudah dipahami. Kelayakan administrasi akan membantu instansi kepabeanan untuk

melakukan pengawasan terutama terhadap segala bentuk pelanggaran dan tindak pidana kepabeanan.

B.2.2. Dokumen EDI Yang Diperlukan Menurut Aturan Perdagangan Luar Negeri

Dengan digunakannya sistem EDI, penggunaan dokumen dalam perdagangan luar negeri dan proses pada khususnya akan menggunakan dokumen-dokumen khusus selain dokumen-dokumen yang bersifat umum. Dokumen-dokumen khusus tersebut merupakan dokumen standar yang berbentuk elektronik. Digunakannya dokumen standar pada sistem EDI Kepabeanan sebenarnya didasari oleh keinginan untuk menciptakan harmonisasi dan kemudahan prosedur kepabeanan sebagaimana telah ditetapkan oleh WCO.

Berdasarkan hal diatas dapat diketahui bahwa sesuai dengan aturan-aturan perdagangan luar negeri, sistem EDI Kepabeanan merupakan suatu bentuk perkembangan di bidang teknologi informasi yang digunakan dalam perdagangan luar negeri. Sistem EDI kaitannya dengan aturan perdagangan luar negeri, maka sistem tersebut mempunyai karakteristik tersendiri, yaitu sistem EDI merupakan suatu sistem pertukaran dokumen elektronik yang dikembangkan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk menyampaikan dokumen pabean secara elektronik dengan memanfaatkan jaringan *EDI BisnisNET*.

Dokumen elektronik dalam sistem EDI merupakan dokumen hukum dalam perdagangan luar negeri. Dokumen standar yang digunakan dalam sistem EDI Kepabeanan adalah *CUSREP* [*Customs Conveyance Report Message*] yaitu dokumen Pemberitahuan Kedatangan Sarana Pengangkut, *CUSCAR* [*Customs Cargo Report Message*] yaitu dokumen Pemberitahuan Umum, *CUSDEC* [*Customs Declaration Message*] yaitu dokumen Pemberitahuan Impor Barang, *CUSRES* [*Customs Respons Message*] yaitu pemberitahuan respon-respon dari kantor pabean kepada mitranya, dan *CREADV* [*Customs Credit Advise Message*] yaitu pemberitahuan bank kepada kantor pabean mengenai pembayaran bea masuk dan pajak dalam rangka impor yang dilakukan imortir. Selain dokumen tersebut, proses kepabeanan sebagai bagian dari perdagangan luar negeri membutuhkan dokumen pelengkap pabean lainnya yang dikeluarkan oleh instansi-instansi terkait.

Penggunaan sistem EDI tidak hanya membantu proses kepabeanan, tetapi juga proses pengawasan atas barang yang didukung oleh sistem *cutoms respons reject*, pemeriksaan melalui jalur merah dan jalur hijau, pemeriksaan selektif melalui, *risk management post audit* dan pemeriksaan melalui teknologi *x-ray container*.

Dalam kaitannya dengan sumber hukum, pengaturan sistem EDI pada dasarnya telah diatur oleh organisasi-organisasi internasional dan setiap anggota dari organisasi-organisasi tersebut mengadopsi ketentuan yang diterapkan. Pengaturan sistem EDI di Indonesia lebih banyak diatur dalam hal-hal yang bersifat teknis pada peraturan perundang-undangan yang berbentuk Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Keputusan Menteri Keuangan dan Surat Edaran Dirjen Bea dan Cukai, sedangkan pengaturan sistem EDI yang bersifat yuridis sampai saat ini belum diatur terutama pengaturan mengenai EDI sebagai alat bukti, penyelesaian sengketa dan masalah aspek hukum yang timbul dari penggunaan sistem EDI kepabeanaan tersebut.

C. EDI Sebagai Alat Untuk Pembuktian Bila Terjadi Sengketa di Pengadilan

C.1. EDI Sebagai Alat Bukti Dalam Hukum Indonesia

Seperti yang telah dipaparkan dalam hasil penelitian diatas, diketahui bahwa alat bukti merupakan hal penting dalam pembuktian atas suatu sengketa yang terjadi di pengadilan. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa masalah alat bukti dan pembuktian merupakan bagian dari hukum acara karena memberikan aturan-aturan tentang berlangsungnya suatu sengketa di muka hakim atau pengadilan.

Sebuah sengketa yang terjadi di pengadilan dapat bersifat privat maupun publik. Hal ini akan menentukan prosedur beracara di pengadilan,

termasuk pengaturan tentang alat bukti yang diperlukan. Dengan demikian masalah alat bukti ini diatur dalam hukum acara perdata atau hukum acara pidana.

Dalam suatu perkara perdata alat bukti yang utama adalah tulisan, sedangkan dalam suatu perkara pidana alat bukti yang utama adalah kesaksian. Hal ini dapat dimengerti karena seseorang yang melakukan suatu tindak pidana kemungkinan akan selalu menyingkirkan adanya suatu alat bukti, sehingga bukti harus dicari dari keterangan orang-orang yang secara kebetulan melihat atau mengalami kejadian-kejadian yang merupakan tindak pidana tersebut. Dilain pihak, dalam kasus perdata kemungkinan orang dengan sengaja membuat alat bukti untuk kepentingan pembuktian dikemudian hari. Dari sinilah bukti atau tanda yang dianggap paling tepat adalah tulisan / bukti tertulis.

Penggunaan EDI dapat pula menimbulkan suatu sengketa diantara para pihak sehingga mengakibatkan dokumen elektronik ini dapat menjadi suatu alat bukti bila terjadi suatu sengketa. Ada tiga hal penting yang harus diperhatikan dari penggunaan EDI sebagai alat bukti, yaitu jenis aalat bukti EDI, penggunaan EDI sebagai alat bukti dan kekuatan pembuktian EDI sebagai alat bukti.

Dokumen EDI sebagai dokumen elektronik merupakan alat bukti tertulis atau surat. Surat sebagai alat bukti tertulis dapat dibedakan dalam akta dan surat bukan akta. Sedangkan akta dibedakan dalam akta otentik dan akta dibawah tangan. Suatu surat

dapat dikatakan sebagai akta apabila surat tersebut ditandatangani. Dibuat dengan sengaja dan dipergunakan oleh orang untuk keperluan siapa surat itu dibuat. Syarat tersebut berlaku pula bagi dokumen.

C.1.1. Penggunaan EDI Sebagai Alat Bukti

Digunakannya EDI sebagai alat bukti pada dasarnya berhubungan dengan fungsi dokumen itu sendiri, yaitu sebagai syarat untuk menyatakan adanya suatu hubungan hukum dan sebagai alat pembuktian.

Penggunaan dokumen EDI dalam proses kepabeanan menunjukkan bahwa dengan tidak adanya atau tidak dibuatnya suatu dokumen maka perbuatan hukum dalam proses kepabeanan atau ekspor-impor dianggap tidak terjadi. Dan dengan tidak adanya atau tidak dibuatnya dokumen maka perbuatan hukum tersebut tidak dapat terbukti adanya. Sehingga dapat dikatakan bahwa dokumen sejak semula dibuat sebagai alat untuk pembuktian dikemudian hari.

Dalam proses pengadilan, alat bukti dapat mempercepat proses penyelesaian sengketa baik yang bersifat privat maupun publik. Dalam proses penyelesaian sengketa terutama untuk kasus-kasus pidana, penyitaan barang bukti memang sangat diperlukan dimana barang bukti tersebut dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses persidangan.

C.1.2. Kekuatan Pembuktian EDI Sebagai Alat Bukti

Keberadaan EDI sebagai alat bukti memang tidak dapat berdiri sendiri, terutama dalam sengketa pidana. Hal ini disebabkan karena sebuah dokumen atau alat bukti tertulis bukan merupakan alat bukti utama. Keberadaan EDI sebagai alat bukti perlu didukung oleh alat bukti lainnya.

Dalam hubungannya sebagai alat bukti, kekuatan pembuktian EDI didasarkan atas benar atau tidaknya isi dari suatu dokumen. Selain itu kekuatan pembuktian lahir dari dokumen dapat terlihat melalui keadaan lahir dari dokumen tersebut. Hal ini berhubungan dengan ketidak otentikan dokumen dan dapat dibuktikan melalui tanda tangan yang ada di dalam dokumen tersebut.

Kekuatan pembuktian lahir dari EDI secara keseluruhan sebenarnya tidak dapat terlihat dalam hukum Indonesia. Hal ini disebabkan karena EDI merupakan dokumen elektronik dimana penggunaan dokumen elektronik sebagai suatu alat bukti menimbulkan persoalan-persoalan baru yang sebelumnya tidak diatur dalam hukum Indonesia. Selama ini hukum pembuktian Indonesia hanya mengatur alat bukti tertulis diatas kertas.

Terdapat beberapa persoalan yang berhubungan dengan kekuatan EDI sebagai alat bukti berupa dokumen elektronik. Persoalan tersebut antara lain berhubungan dengan masalah electronic contrac, tanda tangan pada suatu dokumen elektronik,

keaslian print out atau copy dari sebuah dokumen elektronik dan beban pembuktian yang harus dilakukan oleh para pihak yang bersengketa.

Seperti telah dikemukakan bahwa persoalan hukum yang dihadapi dengan munculnya electronic trading secara keseluruhan memang belum diatur dalam peraturan perundang-undangan Indonesia. Peraturan perundang-undangan yang ada saat ini, yaitu KUH Perdata dan peraturan lain yang berkaitan dengan alat bukti, memang belum mampu menjawab tentang hal-hal yang berkaitan dengan hubungan hukum dari para pihak dalam suatu transaksi elektronik. Hal ini disebabkan karena transaksi electronic trading merupakan paperless transaction, sedangkan hukum pembuktian di Indonesia saat ini masih didasarkan pada sistem pembuktian di atas kertas. Dengan demikian autentifikasi dan validitas dari komponen sistem EDI mutlak diperlukan.

Jika aspek hukum dari penggunaan sistem EDI telah diatur secara khusus, maka pengaturan penggunaan sistem EDI akan benar-benar mampu untuk memenuhi asas keadilan dan kelayakan administrasi. Pengaturan dibuat untuk dapat menciptakan kondisi yang objektif sehingga dapat memberikan perlakuan yang sama terhadap anggota masyarakat yang akan melakukan kegiatan kepastian. Selain itu pelaksanaan administrasi kepastian dapat dilaksanakan lebih tertib, terkendali, sederhana dan mudah dipahami. Kelayakan administrasi akan membantu instansi kepastian untuk

melakukan pengawasan terutama terhadap segala bentuk pelanggaran dan tindak pidana kepabeanan.

Mengingat sampai saat ini hukum Indonesia belum mengatur persoalan-persoalan tersebut, maka sementara ini masih mengacu pada aturan-aturan internasional yang dikeluarkan oleh organisasi-organisasi internasional. Sebagai anggota dari organisasi tersebut maka sudah sepantasnya Indonesia mengacu dan mengadakan penyesuaian terhadap aturan-aturan internasional tersebut.

C.2. Kemungkinan Timbulnya Sengketa Dalam Penggunaan Sistem EDI

C.2.1. Hubungan Hukum Para Pihak

Penggunaan sistem EDI kepabeanan dalam perdagangan luar negeri melibatkan banyak pihak. Hal ini disebabkan karena proses perdagangan luar negeri tidak berhenti pada eksportir yang melakukan negoisasi dengan importir, atau sebaliknya. Tetapi proses ini berlanjut sampai dilakukannya pengiriman barang oleh eksportir dan diterimanya barang oleh importir.

Keterlibatan para pihak dalam proses pengiriman dan penerimaan barang akan menimbulkan hubungan hukum baik yang bersifat privat maupun yang bersifat publik. Proses pengiriman dan penerimaan barang sangat berkaitan dengan prosedur ekspor-impor khususnya kepabeanan. Dalam prosedur inilah penggunaan sistem EDI menjadi suatu hal yang penting. Mengingat hubungan hukum para pihak dapat bersifat privat maupun publik maka penggunaan sistem EDI berkaitan dengan aspek hukum pula baik yang bersifat privat maupun publik.

C.2.1.1. Hubungan Hukum Privat

Hubungan hukum privat dapat terjadi bila dalam proses ekspor-impor, para eksportir dan importir menggunakan jasa PPJK. PPJK ini dapat terdiri dari freight forwarder dan perusahaan ekspedisi muatan kapal laut.

Hubungan hukum antara eksportir / importir dengan PPJK merupakan hubungan pemberian kuasa dan pelayanan berkala. Masalah pemberian kuasa diatur dalam pasal 1792 s/d 1819 KUH Perdata. Menurut pasal 1792 pemberian kuasa adalah suatu persetujuan dengan mana seseorang memberikan kuasanya kepada orang lain yang menerimanya, untuk atas namanya menyelenggarakan suatu urusan. Sedangkan pelayanan berkala yang diatur dalam pasal 1601 KUH Perdata menunjukkan bahwa hubungan kerja antara pemberi kuasa dan penerima kuasa tidak tetap, artinya sifat hukum pemberian kuasa ini ada apabila eksportir / importir membutuhkan jasa PPJK untuk melakukan urusan pengurusan prosedur kepabeanan.

Dalam hubungan antara eksportir / importir dengan PPJK, eksportir atau importir memberikan kuasanya kepada PPJK untuk mengurus dokumen-dokumen dan pekerjaan-pekerjaan lain yang menyangkut penerimaan barang dan penyerahan barang untuk kepentingan pemilik barang. Mengingat masalah pemberian kuasa merupakan hal penting dalam pengurusan jasa kepabeanan, maka

dalam melakukan tugasnya PPJK memerlukan Surat Kuasa dari yang memerlukan jasa yaitu eksportir / importir. Langkah selanjutnya merupakan inisiatif perusahaan-perusahaan itu sendiri untuk mempercepat proses penyelesaiannya dan tugas-tugas tersebut berakhir pada tahapan sesuai kuasa yang diberikan. Hubungan hukum ini sudah pasti akan menimbulkan hak dan kewajiban dari para pihak, termasuk tanggung jawab atas segala sesuatu yang terjadi sehubungan dengan dilaksanakannya prosedur kepabeanan.

C.2.1.2. Hubungan Hukum Publik

Dalam melaksanakan pengiriman dan penerimaan barang pada transaksi ekspor-impor, seorang eksportir / importir / kuasanya harus memperhatikan berbagai peraturan dan sistem perdagangan yang ditetapkan oleh suatu negara. Mereka juga harus berhubungan dengan instansi yang mempunyai peran strategis dalam perdagangan luar negeri. Hal inilah yang mengakibatkan hubungan hukum yang dilakukan oleh eksportir / importir / kuasanya bersifat publik.

Hubungan hukum yang bersifat publik tersebut dapat dilihat atau terwujud melalui beberapa aspek hukum, yaitu :

1. Hukum Pajak

Pengumpulan penerimaan negara berupa pajak dalam bentuk bea masuk, cukai dan pajak dalam rangka impor harus dapat dicapai secara tepat dengan tahap mengedepankan kemampuan bersaing dalam memberikan

pelayanan masyarakat usaha. Pengumpulan penerimaan negara ini juga dipengaruhi oleh aturan-aturan di bidang kepabeanan yang harus selalu mengakomodasi perkembangan yang terjadi dalam bidang perdagangan luar negeri. Besarnya penerimaan bea masuk sangat bergantung dari nilai impor terutama yang dikenakan bea masuk, tinggi rendahnya tarif dan nilai tukar mata uang asing terhadap rupiah. Dengan demikian peran perdagangan luar negeri mendominasi posisi penerimaan bea masuk. Turunnya tarif bea masuk terhadap barang impor yang dimaksudkan untuk meningkatkan daya saing ekonomi atas produk-produk yang berorientasi target penerimaan bea masuk.

Seperti telah diketahui bahwa cakupan hukum pajak internasional meliputi *National External Tax Law*, *Foreign Tax Law* dan *International Tax Law*. Dengan demikian hukum pajak internasional ini merupakan kaidah-kaidah atau norma yang terdiri dari hukum pajak nasional dan antar bangsa.

Setiap pembentukan peraturan kepabeanan harus memenuhi prinsip dan asas hukum pajak internasional. Prinsip tersebut adalah prinsip kedaulatan, keadilan, negara hukum, wilayah dan universalitas.

Penetapan bea masuk pada dasarnya merupakan wujud kepentingan negara dalam hal ini adalah penerimaan pendapatan negara. Walaupun demikian penetapan bea masuk ini harus benar-benar memperhatikan segi stabilitas, potensial dan fleksibilitas dari penerimaan negara.

2. Hukum Administrasi Negara

Hubungan hukum yang dilakukan oleh para eksportir / importir / kuasanya dengan instansi pemerintah terutama Bea dan Cukai, menunjukkan adanya aspek hukum administrasi negara dalam hubungan hukum tersebut. Hal ini disebabkan karena instansi pemerintah tersebut merupakan administrasi negara. Administrasi negara adalah gabungan jabatan-jabatan dibawah pimpinan pemerintah dan melaksanakan bagian tertentu dari pekerjaan pemerintah. Administrasi negara bertugas mengatur kepentingan umum, dalam kaitannya dengan fungsi kepabeanan, Bea dan Cukai tidak hanya mengatur kepentingan umum dalam hal administrasi negara tetapi juga melakukan fungsi pelayanan di bidang perdagangan luar negeri.

Seperti telah diketahui bahwa dalam hubungannya dengan masalah keuangan negara, Bea dan cukai melakukan fungsi administrasi negara di lapangan keuangan terutama dalam hal pengumpulan pajak. Dalam hal ini Bea dan Cukai

bertindak sebagai *tax collector* atau *government revenue*. Namun perkembangan yang terjadi saat ini memang mengharuskan fungsi Bea dan Cukai mulai beralih tidak hanya sebagai *tax collector* atau *government revenue* saja melainkan juga sebagai *trade facilitator*. Sebagai *trade facilitator*, Bea dan Cukai dituntut harus mampu memberikan pelayanan yang terbaik sekaligus mengawasi arus barang ekspor-impor.

3. Hukum Pidana

Seperti yang telah dipaparkan dalam hasil penelitian bahwa Direktorat Jenderal Bea dan Cukai bertanggung jawab terhadap persoalan penegakan hukum di bidang kepabeanan. Fungsi kepabeanan yang sangat penting ini adalah mencegah dan melakukan penyidikan terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan pabean dan cukai serta peraturan perundang-undangan lainnya .

Dalam menjalankan fungsinya sebagai penyidik terhadap pelanggaran ketentuan perundang-undangan di bidang kepabeanan, maka pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang no.8 tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana. Pegawai yang diberi wewenang

sebagai penyidik ini lazim disebut sebagai Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS).

Masalah kewenangan penyidikan tindak pidana kepabeanan ini secara khusus diatur dalam Undang-Undang no.10 tahun 1995 tentang Kepabeanan, yaitu pasal 112 dan Peraturan Pemerintah no. 55 tahun 1996 tentang Penyidikan Tindak Pidana Di Bidang Kepabeanan dan Cukai. Dalam penjelasan umum peraturan pemerintah tersebut disebutkan bahwa tindak pidana di bidang kepabeanan dan cukai merupakan tindak pidana fiskal.

Selain masalah penyelundupan. Kewenangan PPNS Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk melakukan penyidikan tindak pidana selain tindak pidana di bidang kepabeanan dan cukai (selain Undang-Undang no.10 tahun 1995 dan Undang-Undang no. 11 tahun 1995), tetapi pelaksanaan penyidikan tersebut tetap pada bidang dan fungsi aparat bea dan cukai adalah dalam hal psikotropika. Kewenangan ini disebutkan dalam ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang no. 5 tahun 1997 tentang Psikotropika yaitu pasal 56 ayat 1 dan penjelasannya dan Undang-Undang no.22 tahun 1997 tentang Narkotika yaitu pasal 65 ayat 1 beserta penjelasannya.

Perkembangan yang terjadi di bidang kepabeanan memang banyak diakomodasi oleh Undang-Undang no. 10 tahun 1995. Dalam kaitannya dengan penegakkan hukum, undang-undang tersebut telah membagi perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai pelanggaran yang bersifat pidana dan pelanggaran yang bersifat administrasi. Pembagian ini pada akhirnya akan menentukan sanksi administrasi terhadap pelanggaran yang bersifat administrasi dengan pengenaan denda dan sanksi pidana terhadap pelanggaran ketentuan pidana sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang no. 10 tahun 1995 atau undang-undang lain yang pelaksanaannya dibebankan kepada Bea dan Cukai.

Dari hubungan yang timbul dalam prosedur kepabeanan tersebut dapat dilihat adanya aspek-aspek hukum tertentu yang bersifat sangat penting yang harus diperhatikan oleh para pihak termasuk aparat Bea dan Cukai. Segala bentuk kemudahan memang selalu diciptakan dalam prosedur kepabeanan ini dan tentunya akan mempermudah para pelaku perdagangan luar negeri itu sendiri termasuk Bea dan Cukai. Kemudahan ini memang banyak macamnya termasuk dalam hal penggunaan sistem EDI Kepabeanan. Walaupun penggunaan sistem EDI Kepabeanan akan membawa manfaat bagi para pihak, bukan berarti dalam praktek tidak akan

menimbulkan masalah termasuk terjadinya sengketa diantara para pihak.

C.2.2. Timbulnya Sengketa

Dalam setiap hubungan hukum, kemungkinan timbulnya suatu sengketa selalu dapat terjadi. Adanya hubungan yang bersifat privat dan publik dalam penggunaan sistem EDI Kepabeanan akan menunjukkan sengketa yang timbul dalam kedua hubungan hukum tersebut.

C.2.2.1. Sengketa Dalam Hukum Privat

Seperti telah disebutkan dalam hasil penelitian bahwa pada hubungan hukum yang bersifat privat, sengketa yang timbul terjadi antara pemberi kuasa yaitu eksportir / importir dengan penerima kuasa yaitu PPJK. Kesalahan dan kelalaian yang dilakukan oleh PPJK dalam melakukan pengurusan prosedur kepabeanan tentu akan membawa kerugian bagi para eksportir atau importir sebagai pemberi kuasa. Sengketa yang disebabkan karena perbuatan penerima kuasa akan berhubungan dengan masalah tanggung jawab. Dalam kaitannya dengan masalah tanggung jawab ini pasal 1801 KUH Perdata menyebutkan bahwa si kuasa tidak saja bertanggung jawab tentang perbuatan-perbuatan yang dilakukan dengan sengaja tetapi juga tentang kelalaian-kelalaian yang dilakukan dalam menjalankan kuasanya.

Mengingat PPJK dapat merupakan suatu ekspediter, maka masalah tanggung jawab ini juga diatur lebih lanjut dalam pasal 87 KUHD. Pasal ini menetapkan bahwa tanggung-jawab ekspediter terhadap barang-barang yang telah diserahkan pengirim kepadanya adalah menyelenggarakan pengiriman secepatnya dengan rapi serta mengindahkan segala upaya guna menjamin keselamatan barang-barang tersebut.

C.2.2.2. Sengketa Dalam Hukum Publik

Seperti telah diketahui bahwa dalam penggunaan sistem EDI sebenarnya sengketa yang terjadi lebih banyak timbul pada hubungan hukum yang bersifat publik. Hal ini disebabkan karena kebenaran pengisian suatu dokumen elektronik akan berhubungan langsung dengan penentuan bea masuk / pajak ekspor dan pengawasan atas barang terutama dalam pencegahan penyelundupan dan pelanggaran di bidang kepabeanan lainnya.

Segala tindakan yang melanggar ketentuan tersebut akan mengakibatkan para pengguna jasa kepabeanan terkena sanksi baik yang bersifat administrasi maupun pidana. Sanksi yang dikenakan para pengguna jasa kepabeanan merupakan bagian dari penegakkan hukum kepabeanan. Sanksi bertujuan memulihkan hak-hak negara dan menjamin ditaatinya aturan-aturan yang secara tegas telah diatur dalam ketentuan perundang-undangan kepabeanan.

Pengenaan sanksi sebenarnya berkaitan dengan masalah penyidikan dan aspek penegakkan hukum di bidang peradilan. Penentuan sebuah tindakan yang dapat dikategorikan melanggar ketentuan kepabeanan harus didasari oleh alat bukti yang kuat. EDI sebagai bentuk dokumen elektronik memegang peranan penting dalam proses penyidikan.

Sebelum sistem EDI kepabeanan digunakan dalam perdagangan luar negeri, alat bukti berupa dokumen yang digunakan hanya berbentuk kertas atau *paper document*. Dengan adanya perkembangan ini penggunaan dokumen elektronik membutuhkan peninjauan dan pengaturan tersendiri dalam sistem hukum Indonesia.

Dari pembahasan diatas maka dapat dikatakan bahwa perkembangan pembangunan nasional dalam perekonomian terbuka seperti Indonesia sangat dipengaruhi dan berkaitan erat dengan perkembangan ekonomi dunia serta perubahan pola perdagangan antar bangsa yang biasa dikenal dengan perdagangan luar negeri. Perdagangan luar negeri akan membawa pergeseran struktural dalam organisasi perekonomian negara, terutama dalam memberi peluang baru kepada perusahaan, tenaga kerja dan konsumen. Secara ringkas kemampuan suatu bangsa untuk menangkap peluang ekspor dan bereaksi terhadap impor adalah determinan utama dari kinerja perekonomian nasionalnya.

Transaksi perdagangan luar negeri yang lebih dikenal dengan istilah ekspor-impor pada dasarnya merupakan tindakan membeli dan menjual barang yang dilakukan oleh para pengusaha yang bertempat di negara yang berbeda. Transaksi ini secara langsung akan saling berpengaruh dengan pertumbuhan ekonomi negara-negara yang terlibat di dalamnya.

Tidak dapat dipungkiri bahwa dunia bisnis terutama dalam bentuk perdagangan luar negeri akan semakin meningkat seiring dengan perkembangan teknologi dan informasi yang mengakibatkan hampir hilangnya batas-batas antar negara. Keadaan ini tampaknya akan semakin berkembang sejalan dengan adanya globalisasi perdagangan bebas antar negara dan antar bangsa yang sudah tidak dapat dihindari lagi penyampaian, penyimpanan, pengelolaan, penelusuran dan penyajian informasi. Perkembangan teknologi informasi memang ditandai dengan ciri-ciri kecepatan, kapasitas, keterpaduan, kemudahan, kemampuan dan jangkauan serta keterbukaan. Perwujudan dari ciri-ciri tersebut dari hari ke hari ternyata mengalami perubahan seiring dengan kemajuan teknologi yang ada.

Perkembangan teknologi informasi yang pesat ternyata tidak sekedar ditandai oleh penggunaan komputer diberbagai bidang, akan tetapi juga mengakibatkan perubahan di berbagai sendi kehidupan masyarakat. Perubahan-perubahan tersebut antara lain adalah

perubahan pandangan ke masa depan, perubahan cara berpikir dan perubahan yang tidak diantisipasi sebelumnya yang pada akhirnya akan menimbulkan permasalahan di bidang hukum.

Perubahan yang terjadi dalam dunia bisnis dan tala perekonomian dunia akibat dari adanya perkembangan teknologi yang ada ternyata juga menuntut perkembangan di bidang hukum dalam meyelaraskan dan memberikan solusi terhadap permasalahan-permasalahan baru yang timbul. Hal ini dimungkinkan karena adanya celah-celah yang selama ini belum mendapatkan pengaturan. Bentuk perkembangan pengaturan di bidang hukum tersebut dapat berupa penambahan pengaturan baru atau dengan merubah peraturan yang sudah ada.

Dengan demikian hukum memang harus mampu menyesuaikan diri terhadap perkembangan yang ada, mengingat peranan hukum yang begitu penting dalam menciptakan kepastian, keadilan dan keseimbangan diantara berbagai kepentingan di dalam masyarakat. Hukum juga harus mampu memikirkan kemungkinan-kemungkinan yang akan timbul sebagai wujud kebutuhan ekonomi bangsa Indonesia baik secara makro maupun mikro di dalam konteks sebagai bagian dari kehidupan masyarakat dunia.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan terhadap hasil penelitian yang diuraikan pada bab sebelumnya dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Pelaksanaan sistem EDI pada Pelabuhan Tanjung Emas Semarang kurang dapat berjalan dengan baik, artinya belum murni *paperless system* karena masih menggunakan dokumen kertas lain (B/L). Terdapat beberapa hambatan di dalam pelaksanaan sistem EDI yaitu terbatasnya jumlah peserta perusahaan yang aktif dan jumlah bank devisa yang menjadi peserta program EDI. Di samping itu dalam pelaksanaan sistem EDI di KIBC Pelabuhan Tanjung Emas Semarang hanya melayani pengurusan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB) saja belum meliputi Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB), sehingga penggunaan sistem ini dirasakan belum maksimal. Hambatan lain yaitu hambatan yang bersifat teknis dan non-teknis. Hambatan teknis yang menyangkut dengan prosedur pelaksanaan sistem EDI dan hambatan non-teknis berkaitan dengan kurangnya pengaturan EDI dibidang hukum. *? kehiaban ?*
2. Masalah hukum yang timbul dalam pelaksanaan Sistem EDI dan solusinya meliputi
 - a. Dalam sistem hukum di dunia setiap transaksi tertentu harus dalam bentuk tertulis, padahal EDI bukanlah suatu 'dokumen' tertulis. Solusinya, sistem EDI mengandung/berisi informasi di dalamnya dan dalam bentuk berwujud/dapat dilihat mata manusia yang diartikan sama dengan tertulis. C

- b. Nilai bukti dari EDI, bahwa cetakan komputer dan bentuk elektronik lainnya dikategorikan sebagai bukti *hearsay*. Oleh karena itu pencrimaannya sebagai bukti dimungkinkan dengan cara mendalilkan bahwa dokumen – dokumen tersebut adalah *business records*.
- c. Beban pembuktian (*Burden of Proof*), bahwa pandangan beban pembuktian terletak pada pihak yang membawa masalah tersebut pada pengadilan. Berkait dengan beban pembuktian EDI pandangan tersebut tidak berlaku, tergantung faktor faktor tersebut membenarkan peralihan beban pembuktian.
- d. Dokumen harus asli / original. Ketentuan dokumen harus dalam bentuk asli ini merupakan hambatan dalam penggunaan EDI di dalam perdagangan internasional. Solusinya adalah dengan memperluas definisi asli yaitu diperluas meliputi “perintah” dan cetakan EDI (*EDI messages and records*) dan menunjuk pada pendekatan bahwa mereka mempunyai fungsi yang sama (*functional – equivalent approach*).
- e. Tanda tangan dan keotentikan, bahwa banyak teknik, misalnya *digital signature* telah dikembangkan untuk menunjukkan keaslian dari pengiriman dokumen secara elektronik. Sedangkan teknik *encryption* tertentu dapat melihat keotentikan dari sumber perintah dan juga menguji keaslian dari isi perintah tersebut.
- f. Pelaksanaan dari kontrak, *Electronic Bill of Lading* (Bill of Lading Elektronik), dan sistem yang dikembangkan oleh *Internasional Maritime Council* (CMI), juga merupakan hambatan, serta penggantian ke sistem *Electronic Data Interchange* (EDI) ternyata terhambat dikarenakan tidak

adanya keseragaman di dalam sistem EDI. Solusinya pada saat ini telah dibentuk suatu bahasa standard untuk lingkup data internasional.

3. Dokumen EDI pada dasarnya dapat dipakai sebagai alat bukti bila terjadi sengketa di pengadilan, baik sengketa perdata maupun sengketa pidana. Namun pemakaian dokumen EDI sebagai alat bukti ini belum diatur secara khusus dalam hukum Indonesia, sehingga hal ini perlu segera dipikirkan dan direalisasikan oleh para pengambil keputusan. Evaluasi terhadap Sistem EDI kaitannya dengan aturan perdagangan internasional bahwa sesuai dengan aturan-aturan perdagangan internasional sistem EDI Kepabeanan merupakan suatu bentuk perkembangan di bidang teknologi informasi yang digunakan dalam perdagangan internasional. Sistem EDI mempunyai karakteristik tersendiri yaitu sistem EDI merupakan suatu sistem pertukaran dokumen elektronik yang dikembangkan sehingga dokumen elektronik dalam sistem EDI merupakan dokumen hukum dalam perdagangan internasional. Dalam kaitannya dengan sumber hukum, pengaturan sistem EDI pada dasarnya telah diatur oleh organisasi – organisasi internasional dan setiap anggota dari organisasi-organisasi tersebut mengadopsi ketentuan yang diterapkan. Pengaturannya di Indonesia lebih banyak mengenai hal yang bersifat teknis prosedural sedangkan yang bersifat yuridis sampai saat ini belum diatur.

B. Saran

1. Perlunya sosialisasi dan optimalisasi penggunaan sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang oleh perusahaan –perusahaan ekspor impor yang ada di Semarang dan di Jawa Tengah pada umumnya;
2. Perlunya intensifikasi penggunaan sistem EDI untuk menunjang daya saing produk-produk ekspor impor Indonesia di pasar luar negeri;
3. Perlunya dipikirkan tentang peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan beroperasinya sistem EDI seperti yang terdapat di dalam pengoperasian internet.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

Adolf, Huala dan A. Candrawulan, *Masalah-Masalah Hukum Dalam Perdagangan Internasional*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1994.

Adolf, Huala, *Hukum Ekonomi Internasional Suatu Pengantar*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1997.

Atmadipraja, Sutisna, *Hukum Perjajian : Dalam Hukum Perdata Internasional*. Djatmika, Bandung, 1985.

Agung, Permana, *Mengantisipasi Masa Depan DJBC ; Implementasi dan Pasca UU No. 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan*, Tanpa Tahun.

Arikunto, Suharsini, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Rineka Cipta, Jakarta, 1996.

APEC, *Achiving the APEC Vision Free and Open Trade in The Asia Pacific*, APEC, Singapore, 1994.

Bagian Hukum Dan Masyarakat Fakultas Hukum UNDIP, *Metodologi Penelitian Ilmu Sosial Dengan Orientasi Penelitian Bidang Hukum*, Semarang, 1999.

Bea dan Cukai Kerjasama dengan PT EDI, *EDI di Bidang Kepabeanan*, 1997.

-----, *Penerapan EDI Dalam Sistem Pelayanan Dokumen PEB*, 1997.

-----, *Pedoman Pengoperasian PIB-EDI : Pemberitahuan Impor Barang EDI*, 1997.

Bea dan Cukai, *EDI di Bidang Impor*, Jakarta, 1999.

-----, *EDI Manifest*, 1999.

-----, *Merintis Sistem Pelayanan Impor-Ekspor Berbasis Teknologi Informasi*, Tanpa Tahun

Black, Henry Cambel, *Black's Law Dictionary*, West Publishing .Co St PauMinn, 1997.

- BPHN, *Lokakarya Hukum Perdata Internasional Tentang Instrumen Hukum Nasional Dalam Peratifikasian Perjanjian-Perjanjian Internasional*, Depkeh, Jakarta, 1992
- , *Laporan Pengkajian Tentang Pengaruh Konvensi/Perjanjian Internasional Terhadap Pengembangan Hukum Nasional*, Depkeh, Jakarta, 1993.
- , *Penulisan Karya Ilmiah Tentang Perkembangan Hukum Perdagangan Internasional dari GATT 1947 Sampai Terbentuknya WTO*, Depkeh, Jakarta, 1996.
- , *Pengkajian Hukum Tentang Masalah Kekuatan Alat Bukti Elektronik*, Depkeh, Jakarta, 1996.
- Bowet, DW, alih bahasa Bambang Iriana D., *Hukum Organisasi Internasional*, Sinar Grafika, Jakarta, 1996.
- Bramen, Julia, *Memadu Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 1997.
- Cohen, Moris I/Ibrahim R [penyadur], *Sinopsis Penelitian Ilmu Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1996.
- Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, *Customs Fast Release Sistem*, DJBC, Jakarta, 1991.
- , *Modul Pemeriksaan Barang*, DJBC, Jakarta, 1991.
- , *Peranan World Customs Organization Dalam Rangka Mempermudah Perdagangan Internasional dan Hubungan Dengan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai*, DJBC, Jakarta, 1995.
- , *The Colombus Declaration*, DJBC, Jakarta, 1997.
- , *ASEAN Customs Vision 2020, Vision Statement*, DJBC, Jakarta, 1998.
- , *ASEAN Agreement on Customs*, DJBC, 1998.
- , *Indonesian Customs in Brief*, DJBC, Jakarta, 1998.
- Daryanto, *Prosedur Ekspor dan Peranan Armada Laut*, Tarsito, Bandung, 1984.
- Deperindag, *Petunjuk Ekspor Indonesia*, Jakarta, 1999.
- ELIPS, *Kamus Hukum Ekonomi ELIPS*, Proyek ELIPS, Jakarta, 1997.

- Faisal, Sanapiah, *Penelitian Kualitatif, Dasar-Dasar dan Aplikasinya*, Alumni, Bandung, 1990.
- Gautama, Sudargo, *Indonesia dan Konvensi-Konvensi HPI*, Alumni, Bandung, 1993.
- , *Segi-Segi Hukum Perdagangan internasional [GATT dan GSP]*, Citra Aditya Bhakti, Bandung, 1994.
- , *Hukum Dagang Internasional*, Alumni, Bandung, 1997.
- Gijssels, Jan and Mark van Hoeche, *Wat is Rechtsteorie*, Kluweer Rechtswetennnschappen, Antwerpen, 1982.
- Hamzah, Andi, *Delik Penyelundupan*, Akademika Pressindo, Jakarta, 1988.
- , *Hukum Pidana Yang Berkaitan Dengan Komputer*, Sinar Grafika, Jakarta, 1996.
- Hartono, Sunaryati, *Kembali Ke Metode Penelitian Hukum*, Fakultas Hukum UNPAD, Bandung, 1984.
- , *Politik Hukum Menuju Satu Sistem Hukum Nasional*, Alumni, Bandung, 1991.
- Haryono, Kuswanto Tami, *Perkembangan Hukum Nasional Tentang Hukum Teknologi dan Informatika*, BPHN, Depkeh, Jakarta, 1998.
- Head, John W, *Pengantar Hukum Ekonomi*, Proyek ELIPS, Jakarta, 1997.
- Hutabarat, Roselyne, *Transaksi Ekspor-Import*, Erlangga, Jakarta, 1994.
- Kamaludin, Rustian, *Beberapa Aspek Perkembangan ekonomi Nasional dan Internasional*, Lembaga Penerbit FEUI, Jakarta, 1989.
- Keraf, Gorys, *Eksposisi dan Diskripsi [cetakan II]* Nusa Indah, Flores, 1982.
- , *Komposisi, Sebuah Pengantar Kemahiran Bahasa [cetakan IX]*, Nusa Indah, Flores, 1993.
- , *Eksposisi, Komposisi [Lanjutan II]*, Gramedia Widiaswara Indonesia, Jakarta, 1995.
- , *Diksi dan Gaya Bahasa, Seri Reforetika*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1994.

- Kouladis, Nicholas, *Principles of Law Relating to Overseas Trade*, Blacwell, UK, 1994.
- Kusumaatmadja, Mochtar, *Pengantar Hukum Internasional*, Binacipta, Bandung, 1990.
- Lodge, George C, *Managing Globalization in the Age of Interdependence*, Pfeiffer, Oxford, 1995.
- Mertokusumo, Sudikno, *Hukum Acara Perdata Indonesia*, Liberty, Yogyakarta, 1993.
- Moleong, Lexi J. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Raka Sarasin, Remaja Rosda karya, Bandung, 1996.
- Muhajir, Noeng, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Raka Sarasin, Yogyakarta, 1996.
- MS, Amir, *Seluk Beluk dan Teknik Perdagangan Luar Negeri*, Pustaka Binaman Presindi, Jakarta, 1984.
- Naisbitt, John and Patricia Aburdene, *Ten New Directions for the 1990's Megatrend 2000*, Megatrend Ltd, 1990.
- Naisbitt, John, *Global Paradox*, Binarupa Aksara, Jakarta, 1994.
- Nasution, S dan Thomas M. *Buku Penuntun Pembuat Disertasi, Thesis, Skripsi, Report, Paper*, Penerbit Jenmars, Bandung, 1977.
- , *Buku Penuntun Membuat Thesis, Skripsi, Disertasi, Makalah*, Bumi Aksara, Jakarta, 1996.
- Pakpahan, Normin S, *Pengaruh Perjanjian WTO Pada Pembentukan Hukum Ekonomi Nasiona*, Jurnal Hukum Bisnis vol 3, YPHP, Jakarta, 1998.1
- Peng, Martin Kor Kok, *Imperialisme Ekonomi Baru : Putaran Uruguay dan Kedaulatan Dunia Ketiga*, Gramedia, Jakarta, 1993.
- Prakoso, Djoko, *Alat Bukti dan Kekuatan Pembuktian di Dalam Proses Pidana*, Liberty, Yogyakarta, 1998.
- Program Pasca sarjana UNDIP, *Pedoman Penulisan Usulan Penelitian Untuk Tesis*, Semarang, 2001.
- , *Pedoman Penulisan Tesis*, Semarang, 2001.
- Purwosutjipto, HMN, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia [Jilid 3] Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 1993.

- , *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia [Jilid 5] Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*, Djambatan, Jakarta, 1993.
- I Redjeki, Sri, Hartono, *Kapita Selekta Hukum Ekonomi*, Mandar Maju, Bandung, 2000.
- , *Perspektif Hukum Bisnis Pada Era Teknologi*, Pidato Pengukuhan, FH-UNDIP, Semarang, 1995.
- Rigmana, Alan M, Donald Crew, Laurencee D. Booth, *Bisnis Internasional, Buku 1 dan 2*, Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta, 1993.
- Rosenoer, Jonathan, *Cyberlaw the Law of the Internet*, Springer, 1996.
- Salvatore, *Ekonomi Internasional*, Erlangga, Jakarta, 1997.
- Samudra, Teguh, *Hukum Pembuktian Perjanjian Dalam Acara Perdata*, Alumni, Bandung, 1992.
- Silverman, David, *Interpreting Qualitative Data :Method for Analysing Talk, Text and Interaction* ,Sage Publications, London, 1993.
- Soekanto, Soeryono, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 1983.
- , *Ringkasan Metodologi Penelitian Hukum Empiris*, Ind-Hill-Co, Jakarta, 1990.
- Soekanto, Soerjini dan Sri Pamudji, *Penelitian Hukum Normatif, Suatu Tinjauan Singkat*, Rajawali, Jakarta, 1985.
- Soemitro, Ronny Hanitijo, *Studi Hukum dan Masyarakat*, Alumni, Bandung, 1985.
- , *Ringkasan Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, [edisi IV] Ghalia, Jakarta, 1994.
- , *Metodologi Penelitian Hukum Suplemen Bahan Kuliah Pada Program Magister Ilmu Hukum UNDIP*, Semarang, 2001.
- , *Hukum dan Perkembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Dalam Masyarakat*, Pidato Pengukuhan Guru Besar UNDIP, Semarang, 1990.
- Starke , J.G., *Pengantar Hukum Internasional*, Aksara Persada Indonesia, Jakarta, 1991.
- Subekti, *Hukum Pembuktian*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1985.

- , *Pokok- Pokok Hukum Perdata*, Intermasa, Jakarta, 1985.
- , *Hukum Acara Perdata*, Bina Cipta, Bandung, 1989.
- Sumardjono, Maria SW, *Pedoman Pembuatan Usulan Penelitian*, Yogyakarta, 1989.
- Sunggono, Bambang, *Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1997.
- Suparni, niniek, *KUHD Dan Kepailitan*, Rineka Cipta, Jakarta, 1992.
- Sukrisman, *Ekspedisi Muatan [Freight Forwarding]*, Alumni, Bandung, 1985.
- Suryabrata, Sumadi, *Metodologi Penelitian*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1996.
- Suryono, Edy, *Praktik Ratifikasi Perjanjian Internasional di Indonesia*, Remaja Karya, Bandung, 1984.
- Susilowati, Etty, Suhardo, *Cara Pembayaran Dengan Letter of Credit Dalam Perdagangan Luar Negeri*, Dikatat Kuliah FH-UNDIP, 2001.
- Todaro, Michael P., *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*, Erlangga, Jakarta, 1998.
- Tresna, R., *Komentar HIR*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1993.
- UNCITRAL, *Model Law on Electronic Commerce*, 1996.
- Vollmar HFA/Chidir Ali [penyadur], *Hukum Benda*, Tarsito, Bandung, 1978.
- Warford, J. Stanley, *Computer Science*, vol 1, DC Health and Company, 1991.
- Widodo, Suseno Triyanto, *Ekonomi Indonesia Fakta dan Tantangan Dalam Era Liberalisasi*, Kanisius, Yogyakarta, 1997.
- Weinblatt, Jimmy, *The Economic of exfort Restrictions Free Access to Comodity Markets and the NIEO*, Westview Press, Boukder, 1985.
- World Trade Organization, *World Trade Organization Trading inti the Future*, WTO Information and Media Relation Division, Switzerland, 1995.
- , *Declaration on Global Electronic Commerce*, Ministeria Conference, Geneva, 1998.

B. MAKALAH DAN HASIL PENELITIAN

JPHB, *Kembalinya Bea dan Cukai*, Makalah, Jurnal Hukum Bisnis vol 2, JPHB, Jakarta, 1997.

Koesrianti, *Evaluasi Pelaksanaan Sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Perak* Surabaya, Makalah, Yuridika vol 15 No. 4, 2000.

Marzuki, Peter, Mahmud, *Implikasi Ratifikasi Perjanjian Marrakesh Tentang Pembentukan WTO Terhadap Keterlibatan Indonesia Dalam Perdagangan Internasional*, Makalah Kuliah Hukum Dagang Internasional, 1999.

-----, *World Trade Organization*, Makalah Kuliah Hukum Dagang Internasional, 1999.

Restu, Wisik WS, *Aspek Hukum Penggunaan Sistem EDI Kepabeanan Dalam Perdagangan Internasional*, Tesis, Semarang, 2000.

Wiyono, Djoko, *Penyederhaaan Sistem Kepabeanan Melalui EDI*, Makalah, Semarang, 2001.

C. PERATURAN PERUNDANGAN – UNDANGAN

Ketetapan MPR No. II/MPR/1993 Tentang GBHN

-----, IV/MPR/1999 Tentang GBHN

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana

Undang-Undang No. 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan

Berbagai Surat Keputusan dan Surat Edaran Departemen Keuangan

D. AKSES INTERNET

Clinton, William J, *Framework for Global Electronic Commerce*, <http://www.wcomd.org>, 1997.

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, *EDI Kepabeanan*, [http://www. Beacukai.go.id](http://www.Beacukai.go.id), 1998.

-----, *Background on Customs Cooperation in ASEAN*, <http://www. Beacukai.go.id>, 1998.

-----, *Profil DJBC Keterkaitan DJBC Dengan Instansi Lain*, <http://www.beacukai.go.id>, 1998

-----, *About DJBC Customs Contribution for the Nation Economy and Trade*, <http://www.beacukai.go.id>, 1998.

GBDE, *The Global Business Dialogue on ElectronicCommerce*, <http://www.gbde.org>, 1996.

International Chamber of Commerce, *Cooperation Agreement Between the WCO and ICC to Promote and Support Efficiency Customs Control and Facilitation*, <http://iccwbo.org>, 1997.

-----, *GUIDEC general Usage for International Digitally Ensured Commerce*, <http://www.iccwbo.org>, 1997.

-----, *Recommendations to Member Goverments of WTO or Customs in Modernization and the Simplication of Trade Procedure*, <http://www.iccwb.org>, 1997.

ITTS Legal Issues Working Group, *Issues Arising from EDI : Electronic Record and Evidence*, <http://www.canada.iustice.ge.ac>, 1996.

Kantor, Michael, *Electronic Data Interchange*, US Department of Commerce, <http://www.utl.nist.gov>, 1996.

National Economic Commission for Europe, *The Commercial Use of Interchange Agreement for EDI*, <http://www.nece.org>, 1995.

PT EDI Indonesia, *Info EDI*, <http://www.edi-Indonesia.com>, 2004.

US Department of Commerce, *Federal Information Processing Standart Publication 161-2 Announcing the Standart for EDI*, <http://www.itl.nist.gov>, 1996.

- , *Understanding the Digital Economy*, <http://www.digitaleconomy.gov>, 1996.
- , *Digital Signature Tutorial*, <http://www.commerce.state.ut.us>, 1999.
- World Customs Organization, *Electronic Commerce for Customs*, <http://www.wcoomd.org>, 1997.
- , *WCO Recommendation Related to the Harmonized System Convention*, <http://www.wcoomd.org>, 1997.
- , *Recommendations of the Customs Co-Operation Council Concerning the Use of the WCO Data Mapping Guide for Customs UN/EDIFACT Messages*, 1995, <http://www.wcoomd.org>, 1997.
- , *Recommendations of the Customs Co-Operation Council Concerning the Use of Codes for the Representation of the Data Elements* 1984, <http://www.wcoomd.org>, 1997.
- , *Recommendation of the Customs Co-Operation Council Concerning the Transmission and Authentication of Customs Information Which is Processed by Computer* 1981, <http://www.wcoomd.org>, 1997.
- , *Recommendations of the Customs Co-operation Council Concerning the use of the UN/EDIFACT Rules for Electronic Data Interchange*, <http://www.wcoomd.org>, 1997.
- , *The Nature of WCO Recommendations and the Procedure for the Acceptance*, <http://www.wcoomd.org>, 1997.
- , *Guidelines Which Maybe Applied to Simplify and Harmonize Customs Formalities in Respect of Consignments for Which Immediate Clearance is Request*, <http://www.wcoomd.org>, 1997.
- , *Handbook International Convention on The Simplification and Harmonization of Customs Procedures*, <http://www.wcomd.org>, 1998.